CERO SENIN

ROMÂNIA – ÎN NATO !

Publicație editată de
Statul Major al Forțelor Aeriene

Nr. 1 (72) ■ APRILIE – 2004

Componenţa
CONSILIULUI EDITORIAL
AL REVISTEI „CER SENIN”

Preşedinte
general-maior LAURENŢIU MAFTEI

Membri
general-maior
CONSTANTIN ZAHARIA
general de flotilă aeriană
CONSTANTIN CROITORU
general de brigadă MARINEL NICOLAE
general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
general de brigadă NICULAE TABARCIA
comandor VICTOR STRÂMBEANU
comandor NICOLAE IONAŞCU
comandor ION ŞTEFAN
comandor CANDIT VERNEA
comandor VALERIAN CRISTEA
comandor VIRGIL RISTEA
comandor LAURENŢIU SIMIONESCU

Redacţia *”CER SENIN”*

REDACTOR -ŞEF:
DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;

REDACTORI DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU,
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU,
ELENA TOFAN;

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5
sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: **021/231. 53. 82**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 222.03; C 1011.00

Ne puteţi vizita şi la www.roaf.ro/ro/cersenin

TIP~RIT LA
ROYAL EDIMECS

Din sumar:

AGENDA 4

Interviu acordat de general-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene 7

Gânduri, năzuinţe la accederea în NATO 10

România – membru cu drepturi depline al NATO! 14

NATO – 55 de ani 16

Priorităţi, obiective şi responsabilităţi 20

VIAŢA ÎN UNITĂŢI
Într-un divizion de rachete sol-aer 24

ALBUM *“CER SENIN”*
IAR-330 SOCAT 26

TEHNICĂ MILITARĂ
Gap Filler 28

GLOSAR
Termeni şi definiţii 30

CAZURI SPECIALE
Aterizare, în noapte, cu incendiu la bord 31

FORŢELE AERIENE ÎN LUME 32

Forţele Aeriene ale României de-a lungul timpului 36

Dezorientarea spaţială la piloţi 38

SĂRBĂTOARE ÎN CERURI
“Îngerul coboară pe pământ...” 42

BIOGRAFII DE EXCEPŢIE
O viaţă închinată aviaţiei 43

FILE DE ISTORIE
Începuturile artileriei antiaeriene în România 44

Istoria aviaţiei mondiale – PREDECESORII 46

TOP 10 MANAGEMENT
Concurs – “Eşti în top, deci exişti!” 47

ÎNVIEREA DOMNULUI
Cea mai mare sărbătoare a creştinătăţii 48

Coperta 1 – Bruxelles, 2 aprilie 2004 – la sediul NATO este înălţat Tricolorul României

Coperta 4 – MiG-21 LanceR, aeronava Forţelor Aeriene ale României, execută serviciul Poliţie Aeriană sub comandă NATO

*Dupù cinci ani de muncù [i \mpliniri profesionale \n slujba For]elor Aeriene, publica]ia "**CER SENIN**" £ decoleazù spre alte orizonturi. |ncep`nd cu luna aprilie 2004, gazeta devine revistù lunarù ° \ntr-un alt format, cu un con]inut mai bogat [i mai dens, cu o prezentare graficù modernù, atractivù pentru cititori. A[adar, un nou \nceput, mai \ndrùzne], mai preten]ios, mai aproape de oameni [i de adevùr, dar, sper din toatù inima, la acela[i \nalt nivel de seriozitate, dùruire [i competen]ù.*

*Printr-o fericitù coinciden]ù, primul numùr al revistei "**CER SENIN**" \n noua sa alcùtuire apare la doar c`teva zile dupù ce Rom`nia a fost integratù oficial, **de jure** [i **de facto**, \n Organiza]ia Tratatului Atlanticului de Nord ° NATO. Evenimentul de referin]ù are dimensiuni cople[itoare, semnifica]ia lui exced`nd rostul r`ndurilor de fa]ù. Nu \nsù [i trimiterea expresù la exigen]ele sporite, \n toate planurile, at`t pentru categoria noastrù de for]e armate, \n ansamblul ei, c`t [i pentru publica]ia pe care Statul Major al For]elor Aeriene o editeazù. De altfel, revista ilustreazù prodigios [i pertinent momentele de v`rf ale finalizùrii procesului de integrare euro-atlanticù ° Washington ° 29 martie 2004 [i Bruxelles ° 2 aprilie 2004 °, a[a cum publica]ia "**CER SENIN**" a fùcut-o, spre cinstea ei, de-a lungul \ntregii perioade de preaderare.*

*Am \ncredere deplinù \n colectivul redac]ional al revistei "**CER SENIN**". Sunt convins cù personalul redac]iei va pùstra permanent dialogul cu oamenii unitù]ilor [i forma]iunilor apar]in`nd categoriei noastre de for]e, relief`ndu-le, cu mijloace specifice, nùzuin]ele [i \mplinirile, bucuriile, greutù]ile [i necazurile. Respect`nd \ntru totul adevùrul. Descuraj`nd rutina, mul]umirea de sine, superficialitatea. Promov`nd tot ceea ce este nou, interesant, productiv. Cum, de asemenea, va trebui sù se aplece \n continuare asupra luminilor [i umbrelor reformei structurale de sistem, asupra mecanismelor ce dau progres [i substan]ù \nvù]ùm`ntului militar, asupra legilor [i legitù]ilor dupù care se ghideazù cariera militarù.*

*O[tenii \narma]i cu condei [i reportofon nu trebuie sù uite nici o clipù cù apar]in unei categorii de for]e de elitù, unui **corp** cu o]inutù moralù impecabilù, cu tradi]ii [i \nainta[i ilu[tri, cu performan]e profesionale impresionante. Iar datoria noastrù, a tuturor, este de a cultiva, de a duce mai departe aceastù mo[tenire, de a \nsufle]i genera]iile [i contingentele tinere, de a lega organic trecutul, prezentul [i viitorul. Cel mai bine poate face acest lucru revista "**CER SENIN**", prin oamenii din redac]ie, prin mesajele cùtre inima [i con[tiin]a cititorilor.*

*La \nceput de nou drum, urez \ntregului personal al revistei "**CER SENIN**" multù inspira]ie [i succes deplin \n activitatea at`t de frumoasù \n slujba [i spre gloria For]elor Aeriene ale Rom`niei!*

CONCURS INTERNAŢIONAL DE PATRULE ÎN UNGARIA

Doza de adrenalină

La începutul lunii aprilie a.c., lotul sportiv al Statului Major al Forţelor Aeriene a câştigat două din cele trei trofee puse în joc de forţele aeriene maghiare, în cadrul primei ediţii a Concursului internaţional de patrule, desfăşurat la Pápa, în Ungaria.

Inedită prin diversitatea probelor de concurs, competiţia a debutat cu o surpriză pentru băieţii noştri: deplasarea în teren după azimut. Echipele au primit câte o hartă, li s-au indicat distanţa şi azimutul şi li s-a cerut să descopere primele două posturi de control dispuse pe traseu. A urmat proba de estimare a distanţei de la amplasamentul mitralierelor de companie până la trei obiective situate în teren, alt element de noutate pentru români. S-a trecut apoi la deplasarea cu ajutorul unei fotografii aeriene sau, mai exact, al unei xerocopii a fotografiei. "Pentru că detaliile abia se distingeau, am folosit din imagine doar indicarea Nordului. Busola ne-a condus spre următorul obiectiv" – ne-a povestit **căpitan-comandorul Emil Hecico**, şeful lotului nostru. A urmat proba de paintball, concurenţii trăgând, din mişcare, asupra a două ţinte, aflate şi ele în mişcare. A treia ţintă amplasată în mijlocul pădurii, deplasarea în câmp minat, identificarea în imagini a unor aeronave şi blindate, deplasarea cu funicularul peste lac, căţărarea pe stâncă, efectuarea unui traseu pe lac (la bordul unei bărci metalice uriaşe), deplasarea după hartă pe un traseu obligatoriu şi, nu în ultimul rând, "Podul Vietnam" – în care concurenţii traversează o prăpastie suspendaţi pe 3 funii, una pentru picioare şi două pentru mâini.

Băieţii noştri au făcut faţă foarte bine dozei de adrenalină, echipa formată din **căpitan-comandorul Emil Hecico** şi **militarii angajaţi pe bază de contract Radu Zete** şi **Marius Costiuc** a obţinut locul I, iar cea din care au făcut parte **locotenentul Vasile Onesimiuc, sublocotenentul Vică Ilea** şi **militarul angajat pe bază de contract Ciprian Popa** a ocupat a doua treaptă a podiumului. Medalia de bronz a revenit unei echipe a forţelor aeriene maghiare.

(aţi ghicit: tot în mişcare!) era "ostaticul" – un tip "pretenţios" care nu accepta scuze de la cei care-l loveau… După proba de orientare sportivă clasică, a venit şi mult aşteptata deplasare pe funie, deasupra mlaştinii. Funia era deasupra mlaştinii, concurenţii doar rareori… Printre probele inedite ale concursului s-au mai numărat: deplasarea după azimut (fără hartă), tragerea cu arcul, deplasarea după o hartă memorată, pista cu obstacole

Rezultatele obţinute de lotul sportiv al Forţelor Aeriene ale României sunt cu atât mai meritorii cu cât la competiţie au participat 17 echipe, dintre care unele aparţinând unor concurenţi redutabili, precum forţele speciale ale Franţei şi Germaniei.

Bravo, băieţi! Poate anul viitor veţi participa cu 3 echipe…

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

UMOR CAZON

În perioada 26–28 martie 2004, în municipiul Sibiu s-a desfăşurat a XIV-a ediţie a Festivalului de umor cazon "Podul Minciunilor".

În prima zi a festivalului, care a avut loc în Sala de festivităţi a Cercului Militar Sibiu, s-a desfăşurat concursul pe secţiuni. Reprezentanţii Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene Mediaş au reuşit să câştige premii la toate probele la care au participat.

La secţiunea creaţie, locotenent-comandorul Luigi Olaru a obţinut premiul I şi Cupa Festivalului pentru videoclipul "Şoimii Patriei", iar elevul caporal Ionuţ Ciocoiu a obţinut o diplomă pentru grafică umoristică. La interpretare, grupul satiric "Îngerii Albaştrii" a obţinut premiul III cu sceneta "Big Boss". Grupul satiric este alcătuit din maistrul militar Clementin Isprăvnicelu, elevii caporali George Ungureanu, Ionuţ Bunescu, Mariana Albei, Sebastian Carabinieru, Marius Turenschi, Ionuţ Ciocoiu, Mihai Anton, Daniela Pârvu, Antonio Pantiş, Cristina Stoica, Cornelia Băduţ, Marius Ciuciudău şi elevul fruntaş Ion Colibă.

La secţiunea interpretare, elevul caporal Sebastian Carabinieru a obţinut menţiune, iar duetul format din elevii caporali Ionuţ Bunescu şi Mariana Albei a obţinut premiul I şi CUPA FESTIVALULUI.

La pantomimă, elevul caporal Marius Turenschi şi elevul fruntaş Ion Colibă au obţinut premiul II.

În ultima zi a festivalului, după ce s-au înmânat premiile, s-a desfăşurat un spectacol în cadrul căruia elevii Şcolii Militare de Maiştri şi Subofiţeri a Forţelor Aeriene au participat cu un atractiv program umoristic intitulat "Conducta de ştiri".

Locotenent-comandor DAN HAGEANU

Forţele Aeriene ale României prezentate într-o revistă olandeză

Reforma Forţelor Aeriene ale României devine, tot mai frecvent, subiect de interes pentru partenerii noştri din cadrul Alianţei Nord-Atlantice. Că este aşa o dove-deşte, cel mai recent, arti-colul inserat în prima ediţie din acest an a publicaţiei Forţelor Aeriene ale Olandei – PILOOT EN VLIEGTUIG. Autorul articolului realizează o scurtă prezentare a unor unităţi reprezentative ale Forţelor Aeriene ale Români-ei – bazele aeriene Otopeni, Titu, Feteşti şi Boboc, Şcoala de Aplicaţie a Forţelor Aeri-ene şi Poligonul Capu Midia –, urmărind, aşa cum reiese şi din bogata ilustraţie care însoţeşte articolul, rezultatele procesului de reformă în planul înzestrării cu tehnică de luptă.

ACASĂ LA... GAP FILLER

Recent, a revenit în ţară delegaţia care a participat la finalizarea testului de acceptare privind radarul GAP FILLER. Destinat cercetării câmpului de radiolocaţie pentru înălţimi mici şi medii, acesta este produs pentru Forţele Aeriene ale României de către firma Lockheed Martin, din SUA.

Generalul de brigadă Marinel Nicolae, unul din membrii delegaţiei, a precizat că testul a avut drept scop verificarea la producător a noului radar, una dintre ultimele faze ale procesului de achiziţie, înainte de conectarea acestuia la sistemul de supraveghere aeriană ASOC. Sosirea în ţară a tehnicii este programată a avea loc la sfârşitul lunii mai 2004, iar perioada de testare operaţi-onală, prin verificarea practică a parametrilor tehnico-tactici, se va desfăşura începând cu data de 01.09.2004.

Totodată, trebuie menţionat faptul că o parte din componentele sistemului sunt realizate în România, iar performanţele înregistrate în timpul testărilor au stârnit deja interesul reprezentanţilor altor forţe aeriene.

Prezenţa la sediul firmei din Syracuse a delegaţiei române a constituit, de asemenea, o bună oportunitate pentru cunoaşterea modului în care se poate realiza controlul de la distanţă al defecţiunilor radarului FPS-117. Au fost abordate cu această ocazie atât preocupările privind modernizarea, cât şi posibilităţile de asigurare a suportului logistic privind acest produs aflat în dotarea Forţelor Aeriene ale României.

RECOMPENSĂ NAŢIONALĂ

Preşedintele României, domnul Ion Iliescu, a înmânat Ordinul "Virtutea Aeronautică" în grad de cavaler, cu însemn pentru civili, renumitului instructor de zbor şi pilot acrobat Constantin Manolache.

Înalta distincţie i-a fost acordată pentru efectuarea a peste 26.000 ore de zbor şi contribuţia deosebită la afirmarea aviaţiei româneşti.

La cei aproape 80 de ani, pe care îi va împlini pe 14 august, Constantin Manolache este primul şi singurul pilot din aviaţia mondială cu o activitate de 60 de ani de zbor. Cu doi ani în urmă, i s-a aprobat dispensa de vârstă pentru reocuparea locului de antrenor în zbor al lotului naţional de acrobaţie aeriană.

Este absolvent al Şcolii de Ofiţeri de Aviaţie Bucureşti, promoţia 1946. În anii 1949–1951 a fost instructor de zbor pe IAR-80 şi Me-109 G, apoi şi-a consacrat întreaga activitate aviaţiei de transport şi sportive, fiind maestru emerit al sportului la zborul cu motor. În 1965 a fost distins cu **Diploma Federaţiei Aeronautice Internaţionale "Paul Tissandier"**.

ZBOR PENTRU VIAŢĂ

În urma unui apel umanitar, un avion An-26, aparţinând Bazei 90 Transport Aerian, a decolat în regim de urgenţă spre capitala Iordaniei, Amman, pentru a prelua şase cetăţeni români, victime ale unui accident rutier deosebit de violent.

Răspunderea misiunii, aprobate de ministrul apărării naţionale, a revenit comandorului Ionel Cioacă, din Statul Major al Forţelor Aeriene, şi echipajului format din: pilot-prim – locotenent-comandorul Radu Popescu; piloţi secunzi – locotenent-comandorii Nicolae Nedelcu şi Lucian Marinescu; navigatori – căpitan-comandorul Gabriel Panaite şi locotenent-comandorul Cristinel Dragomir; mecanic de bord – maistrul militar clasa 1 Ciprian Sava; radiotelegrafist de bord – plutonierul-adjutant principal Vasile Sava. Din echipaj au mai făcut parte sergentul Valentina Mocanu – însoţitoare de bord – şi Mirela Bidilică – asistentă la Spitalul Clinic Militar de Urgenţă.

În noapte, când aeronava a aterizat pe aeroportul Otopeni în condiţii foarte bune, lumina speranţei s-a reaprins în inimile răniţilor, dar şi ale membrilor de familie care, în momentele grele ce le trăiau, au găsit, totuşi, câteva clipe pentru a adresa, printre lacrimi, echipajului, mulţumirile cele mai sincere pentru eforturile depuse. Misiunea umanitară în Iordania fusese îndeplinită!

DIALOG MILITAR ROMÂNO-BRITANIC

La invitaţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene ale României, **general-locotenent Gheorghe Catrina**, în a doua decadă a lunii ianuarie a.c., o delegaţie militară engleză, condusă de şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Regale ale Marii Britanii, **mareşal al aerului Sir Jock Stirrup,** a efectuat o vizită în ţara noastră.

În cadrul discuţiilor, s-a subliniat necesitatea integrării apărării aeriene a României în sistemul de apărare aeriană al NATO (NATINEADS), au fost relevate realizările în plan operaţional, performanţele dobândite în cooperarea cu Alianţa Nord-Atlantică în exerciţii internaţionale, au fost abordate probleme privitoare la diversificarea relaţiilor dintre Forţele Aeriene ale României şi Forţele Aeriene Regale ale Marii Britanii.

Partea britanică a apreciat posibilităţile şi capabilităţile elicopterului IAR-330 SOCAT şi şi-a exprimat disponibilitatea pentru întocmirea documentaţiei privind întrebuinţarea acestor elicoptere în operaţiile întrunite.

S-a propus un schimb de experienţă privind folosirea salvatorilor în cadrul echipajelor elicopterelor aflate în misiuni de căutare-salvare.

UN NOU "HERCULES" PENTRU FORŢELE AERIENE ALE ROMÂNIEI

Comandorul Florin Călin şi locotenent-comandorul Florin Pîrlogea au participat, în perioada 22–24 martie a.c., în calitate de observatori, la efectuarea probelor de recepţie a unui avion C-130 H, care urmează a fi livrat Forţelor Aeriene ale României, în baza unui acord încheiat cu Guvernul Statelor Unite ale Americii.

Potrivit concluziei delegaţiei române, starea tehnică a aeronavei justifică întru totul continuarea procedurii de achiziţie, concomitent cu derularea demersurilor pentru introducerea în cadrul acordului a unei clauze privind asigurarea transportului în România de către un echipaj al forţelor aeriene americane.

În aceste condiţii, următoarea etapă a procesului de achiziţie este planificată a se desfăşura la începutul lunii iunie, în SUA, şi va consta în semnarea oficială a documentelor de luare în primire a aeronavei de către reprezentanţii ţării noastre. Din momentul semnării, România are la dispoziţie 30 de zile pentru transportul avionului din Baza Aeriană 46 – Pisa, în România.

ATELIER DE LUCRU, ÎN GRECIA

Desfăşurată în perioada 15–19 martie 2004, activitatea din Grecia a avut ca obiectiv principal documentarea delegaţiei române asupra structurii organizatorice, a misiunilor, responsabilităţilor şi procedurilor de operare specifice unui Centru de Operaţii Aeriene Combinate (CAOC), precum şi asupra relaţiilor funcţionale dintre acesta şi celelalte elemente din cadrul NATINEADS.

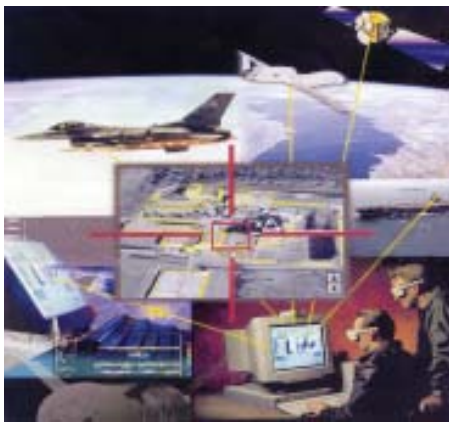
Partea română a fost informată asupra deciziei SHAPE de a include România în zona de responsabilitate a CAOC 7 Larissa, structură care va coordona serviciul Poliţie Aeriană asigurat de ţara noastră prin Centrul de Raportare şi Control (CRC) şi bazele aeriene de la Feteşti şi Câmpia Turzii, din momentul integrării sistemului de comandă-control al României în NATINEADS.

Cu acest prilej au fost discutate cerinţele operaţionale pe care partea română trebuie să le îndeplinească o dată cu integrarea în structurile NATINEADS, reprezentanţii CAOC evidenţiind faptul că CRC – România va aplica întru totul standardele şi procedurile Alianţei Nord-Atlantice încă din prima zi a conectării.

SISTEME INTEGRATE

Conferinţa "Sisteme integrate de conducere şi prelucrare a datelor în timp real", desfăşurată în capitala Marii Britanii, a avut rolul de a analiza şi a prezenta soluţii de îmbunătăţire în domeniu. Lucrările în plen ale conferinţei au evidenţiat, printre altele, necesitatea aplicării principiului conducerii, colaborării şi informării asimetrice, avantajul fiind că nu se pot pierde informaţii şi nu poate fi afectată conducerea. Acest lucru presupune, pentru toţi cei implicaţi, înzestrarea cu sisteme integrate performante de tipul C4ISR (comandă, control, comunicaţii, calculatoare, informaţii, supraveghere, recunoaştere).

Delegaţia Statului Major al Forţelor Aeriene, condusă de comandorul Gabriel Stroe, s-a documentat în cadrul conferinţei şi în legătură cu preocupările Forţelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii



privind dezvoltarea integrării şi interoperabilităţii, precum şi asupra sistemelor integrate de conducere şi de prelucrare a datelor din cadrul Forţelor Aeriene ale Marii Britanii.

În cadrul următoarei conferinţe, ce va aborda acest domeniu, delegaţia română va face o prezentare a Sistemului Integrat de Comandă-Control Naţional.

■ Interviu acordat redacției "CER SENIN" de generalul-locotenent GHEORGHE CATRINA, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene ■

"SUNTEM ÎN NATO. DAR PROCESUL INTEGRĂRII EURO-ATLANTICE CONTINUĂ"

– Domnule general-locotenent, România este, de-acum, membru NATO, așa cum ne-am dorit, așa cum am sperat în ultimii ani. Ce semnificație specială are acest eveniment pentru personalul Forțelor Aeriene, pentru categoria noastră de forțe ca entitate specifică a Armatei?

– Faptul este, deja, de notorietate: România face parte, cu drepturi depline, din NATO. Este o realitate reconfortantă, deosebit de tonifiantă. Și trăim acest moment istoric, ca toți românii, cu sentimentul satisfacției, al datoriei împlinite. Avem, într-adevăr, de ce fi mândri. Am reușit să accedem în Alianța Nord-Atlantică printr-o angajare serioasă, prin eforturi mari, prin perseverență și luciditate. Și cu atât bucuria este mai mare, cu cât viitorul ni se pare mai sigur, mai liniștitor. Iar pentru personalul Forțelor Aeriene, pentru categoria noastră de forțe, momentele Washington – 29 martie 2004 și Bruxelles – 2 aprilie 2004 reprezintă un motiv special de mândrie și de încredere. Suntem compatibili cu NATO, ne-am dovedit, nu o dată, capacitatea, valoarea, adaptabilitatea, profesionalismul. Avioanele MiG-21 LanceR, aparatele de transport C-130 Hercules, elicopterele IAR-330 și IAR-330 SOCAT au acționat ireproșabil de pe multe din aerodromurile țărilor NATO sau partenere, personalul navigant și de comandă s-a ridicat întotdeauna la nivelul așteptărilor, la exigențele impuse de exercițiile și aplicațiile bilaterale și multinaționale la care a participat. Și încă ceva, care spune foarte mult. La această oră, aeronavele militare românești execută serviciul Poliție Aeriană, sub comanda NATO, pentru apărarea spațiului aerian comun, fiind capabile să îndeplinească întreaga gamă de operații aeriene. Este un fapt recunoscut unanim și laudele li se cuvin, deopotrivă, piloților, tehnicienilor și controlorilor de trafic operațional. Ce satisfacție poate fi mai mare decât aceea a lucrului foarte bine făcut?!

– Desigur, accederea României în NATO este doar o etapă a integrării euro-atlantice. Ce urmează, domnule general-locotenent, pentru Forțele Aeriene ale României? Ce obiective imediate și de perspectivă stau în fața categoriei noastre de forțe armate?

– Fără îndoială, procesul integrării euro-atlantice este unul complex, dinamic, de durată. Am atins un stadiu, o cotă importantă, dar drumul continuă. Cu și mai multă rigoare, cu standarde profesionale și mai înalte. Ca să sintetizez, în perioada imediat următoare, prioritatea numărul 1 o constituie trecerea de la obiectivele de parteneriat la obiectivele forței. Avem deja, la nivelul Statului Major al categoriei noastre de forțe, un plan detaliat al obiectivelor următoare de integrare, iar un grup de lucru special alcătuit va monitoriza și va actualiza permanent măsurile ce se impun pentru ca toate prevederile să se materializeze în timp util, atât cantitativ, cât și calitativ. Din obiectivele forței negociate până în prezent, 15 sunt în responsabilitatea Forțelor Aeriene. Ceea ce ne va solicita din plin capabilitățile, spiritul de angajare, profesionalismul. Însă avem experiență, avem determinări solide, avem capacitatea efectivă de a le executa în termenele și parametrii impuși de organizația din care facem parte. Ceea ce ne trebuie, acum, cred eu, este o nouă abordare, mai pragmatică, mai eficientă, în planificarea,

organizarea şi desfăşurarea instrucţiei, în pregătirea liderilor de la toate nivelurile. Este necesară o schimbare esenţială în atitudinea noastră, în mentalitatea celor pe care îi conducem. Trebuie să înţelegem că suntem parte integrată a NATO, că aparţinem unui organism bine închegat, care funcţionează după principii, reguli şi rigori obligatorii pentru toţi. Adică, să fim exact precum cei din NATO, să arătăm ca ei, să gândim ca ei, să acţionăm ca ei. Şi, desigur, să fim dotaţi, echipaţi, instruiţi, motivaţi precum cei din NATO.

– Să revenim, domnule general-locotenent, la obiectivele propriu-zise ale Forţelor Aeriene pentru etapele următoare de integrare în structurile NATO. Ce anume doriţi să detaliaţi?

– Împreună cu comandamentul AIRSOUTH, Statul Major al Forţelor Aeriene a elaborat Planul de accedere şi integrare a Forţelor Aeriene, care stabileşte în detaliu obiectivele şi direcţiile principale de acţiune, modalităţile concrete de îndeplinire a obiectivelor forţei, atribuţiile şi responsabilităţile fiecărei structuri implicate, precum şi resursele necesare. După îndeplinirea condiţiilor minime pentru accedere, în următorii câţiva ani trebuie să asigurăm compatibilitatea completă, interschimbabilitatea, comonolitatea şi interoperabilitatea. Integrarea apărării aeriene a României în apărarea integrată extinsă a NATO va avea ca priorităţi: continuarea armonizării legislaţiei naţionale cu legislaţia celorlalte state membre ale Alianţei şi cu cerinţele acesteia, realizarea transferului real de autoritate şi trecerea structurilor de apărare aeriană desemnate "sub comandă NATO" sub comanda şi controlul operaţional ale Comandamentului Suprem al Forţelor Aliate din Europa (SACEUR) / comandamentului AIRSOUTH; participarea la programul "Sistemul de Comandă şi Control al Spaţiului Aerian (ACCS)", pentru integrarea completă a Forţelor Aeriene ale României în sistemul C2A al NATO; modernizarea înzestrării structurilor "sub comanda" sau "la dispoziţia NATO", care să permită interoperabilitatea cu structurile NATO şi îndeplinirea misiunilor în contextul multinaţional al Alianţei; asigurarea disponibilităţii forţelor şi valorificarea oportunităţii de participare la exerciţii multinaţionale a forţelor destinate NATO; implicarea autorităţilor naţionale în utilizarea flexibilă a spaţiului aerian, în pregătirea personalului pentru exercitarea managementului spaţiului şi traficului aerian, în cooperare cu structurile aeronautice civile şi cu respectarea procedurilor ICAO şi NATO; elaborarea unor planuri de învăţământ şi instrucţie care să asigure însuşirea doctrinei, a modalităţilor de instruire şi a procedurilor NATO şi să permită includerea Forţelor Aeriene în programul de pregătire de avertizare timpurie (NATINEADS EW); integrarea Forţelor Aeriene ale României în planurile operaţionale ale comandamentului AIRSOUTH pentru apărarea aeriană colectivă.

În pregătirea accederii în NATO, piloţi şi tehnicieni români au acţionat adesea de pe aerodromuri de peste hotare, alături de militari aparţinând Alianţei Nord-Atlantice

România, septembrie 2000: 600 de militari şi 40 de aeronave din 6 state membre NATO şi 8 ţări partenere au participat la exerciţiul multinaţional "Cooperative Key – 2000"

De asemenea, o importanţă deosebită se va acorda restructurării şi operaţionalizării structurilor din Forţele Aeriene, în special a celor puse la dispoziţia NATO. În acest sens, prioritare vor fi finalizarea Forţei Obiectiv 2007, declanşarea şi derularea programelor de achiziţii potrivit Strategiei înzestrării, pregătirea structurilor din Forţele Aeriene în conformitate cu procedurile NATO, precum şi adoptarea procedurilor, standardelor şi limbajului NATO care să permită îndeplinirea de către aceste structuri a misiunilor ce le vor primi în cadrul Alianţei Nord-Atlantice. Au fost negociate deja componentele Forţelor Aeriene "sub comanda NATO" şi cele "la dispoziţia Alianţei", cu precizarea stării de pregătire de luptă la zi. Au fost elaborate, de asemenea, o serie de documente specifice, precum Concepţia pentru apărarea aeriană integrată a României, Concepţia de operare a Centrului de Operaţii Aeriene şi procedurile de operare standard pentru elementele din sistemul de comandă şi control aerian naţional implicate în supravegherea aeriană şi

Desfăşurarea exerciţiului** "Lone Kite 2003" **în România a însemnat o experienţă utilă şi un schimb de informaţii necesare în perspectiva aderării României la Alianţa Nord-Atlantică

serviciul Poliţie Aeriană, permiţând executarea tuturor activităţilor sub controlul structurilor abilitate ale NATO.

– Domnule general-locotenent, care este situaţia la zi a schimbului de informaţii cu NATINEADS şi ce se va întâmpla în viitorul mai apropiat şi mai îndepărtat cu România vizavi de acest sistem?

– După cum am mai spus şi cu alte prilejuri, ne preocupă în mod stringent interconectarea la Sistemul Apărării Aeriene Extinse a NATO (NATINEADS). Am făcut paşi importanţi în realizarea capabilităţilor pentru schimbul de informaţii radar cu NATINEADS şi asigurarea comunicaţiilor militare necesare transmiterii situaţiei aeriene şi a ordinelor de misiune aeriană. În acest cadru, sistemul de supraveghere aeriană automatizat, bazat pe radare şi echipamente de comandă şi control digitale şi destinat realizării imaginii aeriene unice în timp real, a fost certificat ca sistem de bază, în parte şi ca urmare a îmbunătăţirii acoperirii radar prin includerea radarelor analogice prin intermediul extractoarelor automate de date. Sistemul de supraveghere aeriană automatizat este completat de sistemele care asigură schimbul de informaţii privind planurile de zbor şi situaţia meteorologică.

Îmbunătăţirea acoperirii radar permite executarea în condiţii optime a serviciului Poliţie Aeriană şi aplicarea principiilor comenzii unice şi a planificării centralizate. Prin acreditarea de securitate, obţinută datorită măsurilor întreprinse în Forţele Aeriene privind securitatea fizică, informaţională şi a personalului, a fost posibilă realizarea comunicaţiilor dintre structura de comandă şi control a Forţelor noastre Aeriene şi structura de comandă şi control a NATO. Continuarea procesului de integrare ne va permite să facem următorii paşi, astfel încât să ajungem ca forţele sub comandă şi cele destinate NATO să fie în măsură să opereze cu aceleaşi tipuri de echipamente şi pe baza aceloraşi proceduri.

Tehnic vorbind, integrarea apărării aeriene a României în apărarea aeriană a Alianţei presupune implementarea măsurilor necesare realizării conectării la ACCS (Sistemul de Comandă şi Control al Spaţiului Aerian) a structurilor naţionale de comandă şi control ale apărării aeriene referitoare la: stabilirea strategiei de negociere a condiţiilor de integrare a spaţiului aerian şi a forţelor de apărare aeriană în sistemul NATO, avându-se în vedere numărul, compunerea şi tehnica cu care vor fi dotate forţele puse la dispoziţia Alianţei; adaptarea legislaţiei naţionale; asigurarea capabilităţilor pentru schimbul de informaţii radar cu sistemul NATO, comunicaţii militare performante, infrastructură potrivită pentru serviciul Poliţie Aeriană; adaptarea procedurilor, standardelor, limbajului comun, a stărilor de pregătire de luptă, în funcţie de decizia naţională şi asumarea comenzii operaţionale, pentru îndeplinirea misiunilor în cadrul Alianţei; iniţierea şi derularea procesului de coordonare a zborurilor civile şi militare din spaţiul aerian naţional cu zborurile aeronavelor Forţelor NATO de Avertizare Aeriană Timpurie (NAEW); asigurarea disponibilităţilor forţelor şi valorificarea oportunităţii de participare la exerciţii multinaţionale a forţelor destinate NATO; crearea condiţiilor propice pentru realizarea unei componente semnificative de apărare aeriană cu baza la sol; integrarea senzorilor radar aparţinând Forţelor Terestre şi Forţelor Navale în Sistemul de Comandă-Control Aerian Naţional; realizarea capabilităţii de comandă a armelor la nivelul COA, COBA şi CORSA.

Ei bine, când toate acestea vor fi gata, România va beneficia integral de facilităţile şi oportunităţile NATINEADS.

– Domnule general-locotenent, cu ce doriţi să încheiem această convorbire cu totul specială?

– Cu optimism şi încredere. Optimism – pentru că avem asigurate toate condiţiile pentru a ne îndeplini întocmai obligaţiile ce ne incumbă din statutul de membru cu drepturi depline al NATO. Încredere – pentru că, acţionând, ca şi până acum, exemplar, cu inteligenţă şi sinergie, vom deveni cât mai repede egalii camarazilor noştri din NATO.

– Aşa să fie, domnule general-locotenent! Vă mulţumim foarte mult!

În mod cert, intrarea României în NATO nu are numai o dimensiune națională, colectivă, ci și una individuală, personală. Iar în ceea ce mă privește – ca om, cetățean, militar – trăiesc din plin mândria și satisfacția acestei izbânzi extraordinare. Pentru că în opțiunea țării mele pentru Alianța Nord-Atlantică se regăsește și opțiunea mea, în efortul de accedere în NATO făcut de Armata României se însumează și cele făcute de noi, cei care ne aflăm la datorie în Forțele Aeriene ale României.

Da, România este membru cu drepturi depline al celei mai puternice organizații militare din lume, are acces, de acum înainte, la garanțiile de securitate colectivă oferite de NATO. Se încununează, astfel, demersurile prodigioase ale unei perioade de circa zece

ani, se validează performanța, responsabilitatea și profesionalismul ireproșabil, se certifică atașamentul nostru profund față de valorile occidentale perene, față de imperativele lucrului în echipă, riguros, disciplinat, performant.

Sunt însă conștient că procesul integrării euro-atlantice a României în NATO va continua – la alți parametri, cu alte obiective, cu alte priorități, cu alte metodologii și proceduri de abordare. Suntem pregătiți, ne simțim în stare să facem față și acestor exigențe. Ne ajută experiența acumulată, ne ajută exercițiul participării la misiuni cu înalt grad de risc, ne ajută calitățile de luptători, de buni camarazi. Vom merge înainte, ne vom face până la capăt datoria!

General-maior
LAURENȚIU MAFTEI,
locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene

Ne aflăm în fericita situație de a constata că năzuințele noastre… strategice, cele de a accede în structurile NATO, s-au împlinit. Suportul acestei realizări, cu semnificații și implicații de importanță majoră pentru poporul român, conține și contribuția deloc minoră a Forțelor Aeriene. De-a lungul ultimilor ani, dincolo de cursuri, vizite, întâlniri, conferințe la care au participat ofițeri din cadrul categoriei noastre de forțe, s-au desfășurat numeroase activități de instruire în comun cu militari din Forțele Aeriene integrate în NATO sau din cele participante la programul "Parteneriat pentru Pace". De fiecare dată, fie că au acționat în țară, fie peste hotare, reprezentanții noștri s-au situat la înălțimea așteptărilor, au convins prin hotărâre, prin curaj, prin profesionalism.

La fel s-a întâmplat și în cazul oamenilor din Comandamentul Operațional Aerian Principal. Prin cursuri special organizate, prin exerciții și aplicații specifice realizate în comun cu structuri similare din NATO, personalul din Comandamentul Operațional Aerian Principal și-a îmbogățit cunoștințele, și-a desăvârșit deprinderile, iar procedurile și baremele de execuție corespund acum celor utilizate de armatele țărilor membre NATO.

În perspectiva integrării complete în structurile Alianței, se va finaliza conectarea elementelor naționale din domeniu la Sistemul Integrat Extins de Apărare Aeriană al NATO (NATINEADS), iar Forțele Aeriene ale României, prin structurile sale operaționale, inclusiv Comandamentul Operațional Aerian Principal, vor îndeplini misiuni sub comandă NATO.

General de flotilă aeriană
CONSTANTIN CROITORU,
comandantul Comandamentului Operațional Aerian Principal

Convingerea că intrarea în Alianță va aduce Armata României în rândul armatelor moderne a determinat derularea transformărilor structurale, organizat și ritmic, scoaterea din înzestrare a tehnicii neperformante, informatizarea largă, încercarea de adoptare a unor noi concepții de organizare a comunicațiilor, logisticii și planificării bugetare. Astfel, la data intrării oficiale a țării noastre în NATO ne aflăm foarte aproape de efectivele prognozate pentru anul 2007, finalizăm structura marilor unități și unități conform noilor exigențe, alocăm mai mult de jumătate din buget pentru operare și mentenanță, externalizăm o parte din servicii și, ceea ce este foarte important, am definit conceptual și planificat fondurile pentru forțele la dispoziția NATO, cele necesare îndeplinirii misiunilor Forțelor Aeriene, realizării și funcționării sistemului de comandă-control.

Responsabilitățile structurilor coordonate de șeful resurselor impun în viitor realizarea managementului carierei militare, sprijin logistic permanent și competent operaționalizării și pregătirii forțelor, stabilitatea sistemului de comunicații, respectarea planificării bugetare și protecția tuturor informațiilor la nivelul de performanță al Forțelor Aeriene din țările membre NATO.

Statutul de membru NATO al României trebuie să se manifeste la nivelul fiecăruia dintre noi prin conștientizarea faptului că va fi necesar să facem față provocărilor, muncii responsabile, într-o echipă internațională care-și propune să facă lumea mai sigură și mai bună.

General de brigadă
MARINEL NICOLAE,
șeful resurselor la Statul Major al Forțelor Aeriene

Ne bucurăm, alături de camarazii din celelalte categorii de forţe ale Armatei, pentru accederea României în Alianţa Nord-Atlantică. Transformarea visului în realitate reprezintă şi pentru mine dovada vie, incontestabilă, a faptului că amplul proces de reformă şi modernizare a organismului militar îşi arată roadele. E meritul nostru, al tuturor celor care am crezut în capacitatea de a construi, împreună, o armată credibilă, o armată modernă.

Forţele Aeriene ale României s-au arătat, şi de această dată, dinamice, dispuse la efort şi la schimbare, permeabile elementelor de noutate, de modern, de perfecţionare. Oriunde au acţionat în ultimii ani, la aplicaţii şi exerciţii bilaterale sau multinaţionale, oamenii noştri şi-au demonstrat calităţile,

şi-au pus în valoare profesionalismul, disponibilitatea de a lucra în echipă – camarazi de nădejde, echilibraţi, curajoşi, cu iniţiativă, adevăraţi luptători.

Aliaţii noştri au câştigat un partener de încredere. Experienţa acumulată cu prilejul numeroaselor misiuni îndeplinite cu succes în cadrul exerciţiilor şi aplicaţiilor multinaţionale, al operaţiilor de menţinere a păcii şi în teatrele luptei antiteroriste oferă certitudinea unei colaborări ireproşabile în viitor.

Mileniul trei a debutat furtunos, pe fondul unui climat generator de noi riscuri şi ameninţări. Lumea are nevoie de echilibru. Numai o alianţă puternică i-l poate oferi. Iar noi facem parte din această alianţă.

General de flotilă aeriană
LIVIU BURHALĂ,
şeful instrucţiei şi doctrinei din Statul Major al Forţelor Aeriene

Oficializarea intrării României în NATO semnifică punctul final al unei etape încărcate de eforturi susţinute pentru a convinge că suntem parteneri serioşi, cu potenţial şi posibilităţi reale de a aduce un plus de forţă în Alianţa Nord-Atlantică.

De astăzi, ca parteneri de drept, trebuie să acţionăm constant pentru a ne îndeplini obligaţiile ce ne revin la nivelul parametrilor cantitativi şi calitativi prevăzuţi în documentele NATO. Mă gândesc la acele cerinţe care sunt cuprinse în standardele şi procedurile Alianţei pentru realizarea efectivă a compatibilităţii şi interoperabilităţii cu această structură.

Pentru Academia Forţelor Aeriene „Henri Coandă", aceste cerinţe sunt cuprinse în obiectivele de pregătire teoretică şi practică a studenţilor şi personalului, aşa cum au fost ele definite de Statul Major al Forţelor Aeriene începând cu anul universitar 2002/2003. Studenţii noştri, absolvenţii de mâine, sunt conştienţi de locul şi rolul pe care le vor avea după absolvire, iar rezultatele la învăţătură (teoretice şi practice) exprimă maturitatea şi responsabilitatea cu care ei privesc propria evoluţie în cariera militară. Suntem conştienţi că viitorii ofiţeri ai forţelor aeriene, rezultatul muncii noastre, vor reprezenta în lume Academia, Forţele Aeriene şi Armata României.

De aceea suntem hotărâţi să ne situăm la nivelul noilor exigenţe, să ne dovedim eficienţi şi receptivi la tot ceea ce este nou şi modern pentru formarea viitorilor ofiţeri.

General-maior
CONSTANTIN ZAHARIA,
comandantul Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă"

Aşadar, am intrat în NATO, suntem printre cei 26 de membri ai celei mai puternice organizaţii militare din lume!

Pentru ca Brigada 1 Rachete Sol-Aer să reprezinte o structură care să conteze în cadrul Forţelor Aeriene, este necesar ca eforturile noastre să se focalizeze pe o serie de obiective prioritare, cum sunt operaţionalizarea, interoperabilitatea şi educaţia.

Din punctul meu de vedere, operaţionalizarea se desfăşoară conform graficului stabilit, fiind întrunite condiţiile pentru ca anul 2005 să reprezinte momentul de încheiere a acestui proces.

Sub aspectul interoperabilităţii, Brigada 1 Rachete Sol-Aer va trebui să realizeze saltul tehnologic în mileniul trei, prin achiziţia de noi sisteme de rachete sol-aer şi mijloace de comunicaţii, fapt ce presupune un efort financiar considerabil.

În acest sens, mi s-a părut foarte interesantă afirmaţia comandantului Forţelor Aeriene NATO din Europa de Sud (COMAIRSOUTH), generalul-locotenent Glen Wally Moorhead, şi anume că "primul şi cel mai important nivel al interoperabilităţii între două armate este acela al voinţelor părţilor".

Nu în ultimul rând, prin educaţie am vrut să mă refer la ceea ce presupune să fim la nivel individual, de la militarul angajat pe bază de contract la general, ataşaţi aceloraşi valori perene cu ceilalţi militari din Alianţa Nord-Atlantică, fără a ne pierde, prin aceasta, identitatea şi specificitatea.

Concluzionând, mai sunt încă multe de făcut, şi trebuie să dăm dovadă de realism şi responsabilitate în abordarea sarcinilor ce ne revin.

General de brigadă
NICULAE TABARCIA,
comandantul Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer

Sentimentele pe care le încercăm în legătură cu intrarea în NATO a țării noastre sunt cele de satisfacție, de bucurie. Este vorba de o împlinire care va marca istoria României, istoria Armatei noastre. Cum acest moment memorabil va marca și existența fiecărui cetățean al țării, a fiecărui militar român.

În ceea ce ne privește pe noi, ofițerii, maiștrii militari și subofițerii, militarii angajați pe bază de contract și salariații civili care lucrăm în Comandamentul Operațional Aerian Principal, faptul că facem parte din NATO este o provocare fără precedent. Atribuțiile noastre sunt direct legate de supravegherea spațiului aerian ca o componentă de bază a sistemului integrat de apărare aeriană

a României. Toți cei care încadrează această structură sunt profesioniști adevărați, oameni care au dovedit calități deosebite și care s-au consacrat cu tot ceea ce au ei mai bun apărării aeriene naționale.

În aceste noi condiții, răspunderea noastră va fi mai mare, complexitatea misiunii va crește considerabil, va spori ritmul de lucru, se vor impune noi niveluri de rigoare și acuratețe în execuție.

Dar, cum spuneam, avem suficientă experiență, avem o motivație puternică, suntem pregătiți pentru toate acestea și vom reuși să ne facem cum trebuie datoria.

General de flotilă aeriană
FĂNICĂ CÂRNU,
locțiitorul comandantului Comandamentului Operațional Aerian Principal

---

Intrarea României în NATO ne prilejuiește **marea satisfacție a unei realizări îndelung așteptate, la care ne-am adus și noi modesta contribuție** prin măsurile întreprinse, mai ales prin acțiunile desfășurate pentru operaționalizarea forțelor și realizarea interoperabilității cu cele ale Alianței, prin participarea la exercițiile internaționale, prin activitățile comune la care au participat reprezentanții unității noastre. Este, în fapt, încununarea unui considerabil efort colectiv. Trăim un moment de răscruce în istoria Armatei României și, ca atare, și în viața noastră, a tuturor. Multe destine vor fi influențate de noile misiuni pe care unitatea sau Forțele Aeriene ale României le vor avea de îndeplinit. Activitatea noastră zilnică se va schimba începând cu faptul că vom ridica două drapele în fiecare dimineață în loc de unul singur și până la desfășurarea întregii activități a unei zile obișnuite de lucru vorbind în limba engleză.

Sigur, în noile condiții, va crește răspunderea fiecărui militar în parte. Având în vedere exigențele Alianței, se vor impune noi schimbări, vor continua perfecționarea și modernizarea structurilor, fiecare acțiune a noastră, fiecare contact cu camarazii din NATO va avea un important caracter de reprezentativitate.

De asemenea, nutresc speranța că aderarea la Alianță va însemna o creștere a condiției noastre sociale și profesionale, vom avea o viață mai bună și mai sigură într-o organizație în ale cărei valori democratice credem și le promovăm.

Comandor
LAURENȚIU SIMIONESCU,
comandantul Bazei 61 Elicoptere

De peste un deceniu, Forțele Aeriene ale României s-au restructurat și modernizat cu un singur scop: interoperabilitatea cu forțele NATO, în vederea integrării în Alianță. Iar acest lucru, iată, a devenit realitate istorică. România este membru cu drepturi depline al celei mai puternice organizații politico-militare din lume!

Nu a fost ușor, însă am reușit! Ne bucurăm și mergem mai departe. Următoarea etapă, deosebit de importantă, este finalizarea integrării. Aceasta trebuie tratată din perspectiva continuării reformei multidimensionale a Armatei României, care, în noua structură de forțe, răspunde atât cerințelor privind asigurarea securității naționale, cât și celor necesare executării misiunilor comune ale membrilor Alianței Nord-Atlantice.

Și încă ceva, deloc de neglijat: începând de astăzi, cheltuielile pentru securitate ale României vor fi mai mici în NATO, decât ieri, în afara acesteia.

În aceste condiții, este absolut necesar ca înzestrarea aviației militare cu un nou avion de luptă multirol să se facă pornind de la avantajele operării unor sisteme compatibile cu cele ale aliaților noștri.

Efortul financiar este pe deplin justificat de creșterea eficienței Forțelor Aeriene ale României într-o lume în care alianțele militare joacă un rol tot mai activ în planul relațiilor internaționale.

Sunt convins că, și în continuare, vom fi la înălțime, ne vom îndeplini cum se cuvine, adică foarte bine, toate misiunile încredințate în calitate de membri cu drepturi depline ai Alianței Nord-Atlantice.

Comandor ION ȘTEFAN,
comandantul Bazei 93 Aeriană

Militarii Bazei 71 Aeriană, asemenea tuturor ofiţerilor ţării, salută cu entuziasm intrarea României în Alianţa Nord-Atlantică, cea mai puternică organizaţie politico-militară din lume. Este un moment memorabil, este o excepţională filă de istorie din cronica neamului nostru.

Ne-am bucurat atunci când am fost primii care am început colaborarea cu structuri NATO, prin semnarea protocolului de Parteneriat pentru Pace. La scurt timp, militari ai armatei noastre, implicit şi cadre din Baza 71 Aeriană, au participat, alături de militari ai ţărilor membre NATO, la misiuni internaţionale în toate teatrele de acţiuni militare.

Ne bucurăm acum la primirea noastră cu drepturi depline în Alianţa Nord-Atlantică şi apreciem acest fapt ca o recunoaştere a valorilor spirituale, culturale şi militare ale armatei noastre, dovedite în peste 10 ani de parteneriat şi colaborare pe multiple planuri.

Pentru militarii Bazei 71 Aeriană, primirea noastră în NATO reprezintă o speranţă că sistemul de valori al Alianţei îşi va pune amprenta şi asupra nivelului de pregătire şi instruire al militarilor români, reprezentând, în acelaşi timp, garanţia de securitate în lupta comună împotriva terorismului, a ameninţărilor la adresa păcii.

Cadrele, militarii, salariaţii civili din Baza 71 Aeriană văd în aderarea României la NATO baza unui viitor mai bun pentru copiii lor şi o perspectivă frumoasă de realizare a multor visuri ce se pot înfăptui numai într-o societate democratică, lipsită de teama ameninţărilor la adresa păcii şi securităţii.

Comandor CANDIT VERNEA,
comandantul Bazei 71 Aeriană

Pentru personalul unei baze aeriene operaţionale, accederea ţării noastre în NATO înseamnă profesionalism, responsabilitate, calitate şi eficienţă în muncă. La noi, toate acestea au existat dintotdeauna. Şi, totuşi, pregătirea pentru accedere a însemnat foarte multă muncă. Iar în acest domeniu Baza 86 Aeriană a fost în top. Pentru că oamenii de aici sunt tineri, iar tinereţea înseamnă vitalitate, adaptabilitate, devotament, entuziasm, toate acestea traduse în final în capacitate de luptă.

A început în 1995. Primul ofiţer român care a absolvit "Squadron Officer School" în cadrul Universităţii Aerului din Maxwell Air Force Base, Alabama, SUA, s-a întâmplat să fie din unitatea noastră. Iar în anul următor s-a produs şi prima aplicaţie NATO/PfP ("Cooperative Key 1996") la care am participat şi noi. Au urmat alţi ofiţeri, alte cursuri şi alte aplicaţii în ţară şi în străinătate în care, puţin câte puţin, cu efort greu de cuantificat şi riscuri de neacceptat în împrejurări normale, ne-am apropiat de nivelul şi exigenţele cerute de compatibilitatea obligatorie între membrii celei mai puternice alianţe militare din lume. La momentul istoric al înălţării Tricolorului românesc la Bruxelles, oamenii din Baza 86 Aeriană privesc înapoi la cei zece ani de eforturi ştiute şi neştiute şi înţeleg procesul cu maturitatea adevăraţilor profesionişti. Această maturitate ne obligă să privim dincolo de atmosfera sărbătorească, pentru că noi ştim că integrarea este doar începutul, iar adevăratele misiuni abia de aici încolo vor veni. Gândim însă cu optimism viitorul. Am învăţat să zburăm aripă lângă aripă cu piloţii NATO, să facem cu MiG-urile ceea ce ei făceau cu F-16, Mirage sau Alphajet, să zburăm cu avioanele lor, după procedurile lor, vorbind în limba lor. Recunoaşterea acestor eforturi prin integrare ne bucură deoarece ne dă prilejul să dovedim celor pentru care luptăm că la baza noastră

aeriană resursele pe care ţara ni le pune la dispoziţie sunt transformate eficient în securitate.

Comandor
VICTOR STRÂMBEANU,
comandantul Bazei 86 Aeriană

Pentru mine, ca om şi militar, accederea României în NATO reprezintă recunoaşterea eforturilor depuse de către noi toţi pentru a deveni membri cu drepturi depline în cea mai puternică alianţă militară a lumii. De acum, avem certitudinea că nu mai suntem singuri în faţa provocărilor pe care ni le rezervă viitorul.

Aviatorii români au avut o contribuţie importantă la realizarea acestui succes, calităţile demonstrate în cadrul numeroaselor exerciţii multinaţionale la care aceştia au participat făcând posibilă însuşirea, în cel mai scurt timp, a valorilor şi a modului de acţiune specifice Alianţei Nord-Atlantice.

După anul 1995, eu şi piloţii mei am

participat la multe exerciţii multinaţionale, de unde ne-am întors, constant, cu mesaje pozitive. Datorită seriozităţii de care am dat dovadă permanent, astăzi putem planifica împreună, putem participa împreună la operaţii, aparţinem aceluiaşi sistem de valori.

Nu uităm însă nici un moment că a fi membru NATO înseamnă multă muncă, coordonarea perfectă a tuturor acţiunilor, precizie, cu alte cuvinte certitudinea lucrului foarte bine făcut.

Comandor VIRGIL RISTEA,
comandantul Centrului 95
de Trecere pe Avioane Supersonice

Washington, 29 martie 2004.

GEORGE W. BUSH,
preşedintele Statelor Unite ale Americii

"Toţi cei şapte membri care au aderat astăzi la NATO stau alături de noi ca parteneri cu drepturi depline şi egale în această măreaţă Alianţă. Îi felicit pe toţi pentru eforturile lor încununate de succes (...). Militarii români şi-au sacrificat vieţile luptând împotriva terorismului în Afganistan".

ROMÂNIA – MEMBRU CU DREPTURI DEPLINE AL NATO!

La 29 martie 2004, la Casa Albă din Washington, şi la 2 aprilie 2004, la Cartierul General al NATO din Bruxelles, s-a scris o pagină de istorie memorabilă pentru destinul poporului şi naţiunii noastre: **ROMÂNIA A DEVENIT MEMBRU CU DREPTURI DEPLINE AL ALIANŢEI NORD-ATLANTICE! Tricolorul românesc s-a înălţat pe catarg alături de celelalte 25 de drapele ale statelor reprezentând cea mai puternică organizaţie politico-militară din lume!** O izbândă ale cărei importanţă şi semnificaţii covârşitoare pentru prezent şi viitor le vom înţelege, cu adevărat, în timp, peste ani şi ani. O strălucită victorie la care au contribuit toate forţele politice din ţară, toate instituţiile democratice şi, desigur, poate mai pregnant şi mai eficient decât celelalte organisme reformatoare – **ARMATA ROMÂNIEI.**

La capătul a zece ani de eforturi extraordinare – tenace, inteligente, pragmatice, uneori chiar dramatice –, România şi-a împlinit un vis, un ideal, un obiectiv strategic fundamental, comparabile doar cu năzuinţa şi idealul devenite realitate istorică la 1 decembrie 1918. Se cuvine, deci, să fim mândri şi să ne bucurăm din tot sufletul, dar cu decenţă şi demnitate, de această măreaţă victorie. Ea ne va marca, suntem siguri, drumul de aici înainte, viaţa, opţiunile, locul şi rolul între celelalte naţiuni libere şi independente ale lumii. Ea ne va da siguranţa că vom trăi în pace, înţelegere şi respect reciproc cu toate celelalte state, că, la nevoie, vom beneficia de sprijinul mutual al celorlalţi 25 de membri ai Alianţei Nord-Atlantice, cu care suntem parteneri şi camarazi, cu care avem acelaşi statut, aceleaşi drepturi şi obligaţii de a ne asigura în comun securitatea, stabilitatea, progresul neîntrerupt.

La această grandioasă sărbătoare şi comuniune de cuget şi simţire, se cuvine să elogiem, încă o dată, rolul important, deosebit de substanţial pe care organismul militar, Armata României, l-a avut şi îl are în amplul proces de aderare şi integrare în NATO. Înfăptuirea reformei structurale la toate nivelurile, transformările profunde în gândire, mentalitate şi acţiune, înnoirea, modernizarea şi eficientizarea tehnicii de luptă din dotare, realizarea interoperabilităţii cu armatele statelor membre ale Alianţei sau partenere, participarea la exerciţii şi aplicaţii NATO/PfP, asumarea unor misiuni de mare importanţă şi risc în operaţiile de menţinere a păcii şi de luptă împotriva terorismului internaţional – toate acestea au însemnat tot atâtea argumente, tot atâtea contribuţii concrete, viabile, la izbânda consemnată recent la Washington şi Bruxelles. Am dovedit, în toate aceste angajări şi demersuri, că suntem competitivi, că suntem adevăraţi profesionişti, că meritäm încrederea şi aprecierile partenerilor, ale conducerii Alianţei Nord-Atlantice. Am dovedit că NATO se poate bizui pe noi în orice împrejurare, că suntem nu numai consumatori, ci şi **producători** şi **garanţi** de securitate, de stabilitate regională, de bunăvecinătate. Am dovedit, înainte de toate, că ştim să privim înainte, că ştim să fim loiali prietenilor, că avem principii etice şi juridice potrivite cu moralitatea şi justiţia comunităţii mondiale căreia îi aparţinem pe de-a-ntregul.

Nu putem înţelege şi releva în toată

"Intrarea României în NATO încununează un efort naţional de mare amplitudine, care a atras susţinerea entuziastă a tuturor cetăţenilor ţării…Doresc să subliniez, şi cu acest prilej, modul exemplar în care Armata şi-a asumat reformele care i-au permis să-şi îndeplinească noile misiuni şi să participe la acţiuni complexe în afara graniţelor ţării. Militarii români şi-au făcut datoria, de-a lungul unui deceniu, în cadrul Parteneriatului pentru Pace, faţă de sistemul de valori democratice, şi au demonstrat că Armata României are anvergura şi capacitatea de a-şi asuma misiuni dificile şi de a face faţă, cu succes şi energie, noilor responsabilităţi. Doresc să mulţumesc în mod deosebit militarilor noştri care astăzi se află departe de ţară pentru a-şi îndeplini, cu cinste şi devotament, misiunea şi să le adresez cele mai calde felicitări".

ION ILIESCU, *preşedintele României*

Bucureşti, 2 aprilie 2004. *La Statul Major al Forţelor Aeriene au fost ridicate, pentru prima dată oficial, Tricolorul României şi Drapelul Alianţei Nord-Atlantice. De-acum, suntem 26 de state în NATO!*

esența sa evenimentul la care ne referim fără a vorbi despre rolul și importanța categoriei noastre de forțe în cadrul procesului de aderare și integrare a țării în NATO. Pentru că, realmente, Forțele Aeriene ale României și-au pus semnătura prestigioasă pe foarte multe din obiectivele de parteneriat din cadrul Planului Național de Aderare, au participat, cu tehnică de luptă și de transport specifică, la numeroase exerciții și aplicații NATO/PfP, la asigurarea logistică și transportul în teatrul de operații a detașamentelor combatante

> "De acum, de când a intrat în NATO, România are acces la cea mai puternică garanție de securitate care există în momentul de față, furnizată de cea mai puternică instituție în acest domeniu – Alianța Nord-Atlantică. Este, aceasta, realizarea unei lungi perioade de încercări, de transformări, de reformă. Armata a jucat un rol important, poate chiar cel mai important în această privință".
>
> **IOAN MIRCEA PAȘCU,** *ministrul apărării naționale al României*

din Bosnia-Herțegovina, Kosovo, Afganistan și Irak. Să amintim, în context, doar faptul că România a fost singura țară, în afara Statelor Unite ale Americii, care și-a transportat efectivele luptătoare în Afganistan, în cadrul operației "Enduring Freedom", cu propriile-i mijloace de locomoție militare! Cum, de asemenea, trebuie reiterat faptul, cu multiple semnificații, că avionul de luptă MiG-21 LanceR, elicopterele IAR-330 și IAR-330 SOCAT, precum și echipajele care le deservesc, se bucură de aprecierile elogioase ale cvasitotalității partenerilor și membrilor NATO. Da, suntem competitivi, avem personal excelent pregătit din punct de vedere profesional, școlit la diverse cursuri în țară și străinătate, cunoscător al limbii engleze, al procedurilor de lucru NATO.

Desigur, o dată cu aderarea României la NATO, procesul integrării euro-atlantice va continua. Mai avem încă multe de făcut, multe de schimbat și remodelat.

Așadar, România a intrat în NATO. Beneficiem de garanţia de securitate furnizată de cea mai puternică Alianţă militară din lume, însă contextul actual al securităţii globale şi regionale evidenţiază menţinerea în actualitate a riscurilor şi ameninţărilor privitoare la atacurile aeriene asupra obiectivelor, trupelor şi populaţiei de pe teritoriul României. Nevoia de securitate a ţării noastre impune, de acum, o nouă abordare a problematicii, o redefinire a ameninţărilor, o reevaluare a posibilităţilor şi, în egală măsură, o nouă ierarhizare a priorităţilor. Sistemul de Apărare Aeriană a României rămâne un element valabil şi extrem de important nu numai în ceea ce priveşte securitatea militară a României şi apărarea colectivă, dar şi pentru generarea capabilităţilor destinate managementului situaţiilor de criză. În consecinţă, actualizarea conceptuală şi, în mod special, integrarea sa la nivel naţional şi multinaţional rămân elemente viabile în noile condiţii de securitate europeană şi mondială.

> "Aș putea spune că, prin ceea ce a realizat deja, România reprezintă un model atât pentru țările partenere, cât și pentru statele care sunt membre ale NATO. Conducerea politică și conducerea militară ale țării au avut acea viziune care a permis României să parcurgă drumul până acolo unde și-a propus și să-și materializeze țelurile... Un alt aspect ar fi acela al interoperabilității, în privința căreia România se prezintă, de asemenea, excelent".
>
> **Amiral GREGORY G. JOHNSON,** *comandantul Comandamentului Forţelor Aliate din Europa de Sud*

ÎNSĂ NU MAI SUNTEM SINGURI. SUNTEM, ACUM, 26!

Colonel (r) NICOLAE RADU

NATO – TRANSFORMĂRI FUNDAMENTALE LA TOATE NIVELURILE

Noua structură a Alianţei Nord-Atlantice

Summit-ul de la Praga şi perioada ce a urmat până la oficializarea, la 2 aprilie 2004, la Bruxelles, a extinderii Alianţei Nord-Atlantice cu încă şapte state, printre care şi **România,** au marcat demararea unui proces de transformare structurală, de fond, la toate nivelurile – doctrină, organizare, comandă, dotare tehnică, acţiuni întrunite, răspuns la provocări –, a NATO. Despre nevoia stringentă de schimbare am scris pe larg, în mai multe rânduri, în publicaţia noastră. Şi nu este vorba numai de acceptarea şi implementarea conceptului "out-of-area missions" (executarea unor misiuni în afara zonei NATO), ci şi de revizuirea/readaptarea regulilor de angajare, de ducere a acţiunilor, de repartizare a misiunilor. Toate acestea având ca finalitate realizarea unei forţe mai reduse numeric, dar mai puternică, mai flexibilă, mai eficientă.

Procesul de transformare a început cu analiza atentă, de către Comitetul Militar al NATO, a funcţiilor din statul de pace (PERE) în raport cu structura de comandă a NATO. Şi, consecutiv, s-au iniţiat măsuri urgente privind soluţionarea dezechilibrului dintre statul de pace (PE) al Comandamentului Forţelor Aliate din Europa (ACE) şi sarcinile curente ale Comandamentului respectiv, în sensul identificării poziţiilor (posturilor) unde efectivele (personalul) pot fi redistribuite în acord cu priorităţile ACE. S-au urmărit, de asemenea, eliminarea dublării şi copierii inutile între şi în cadrul celor trei niveluri de comandă ale ACE şi eficientizarea structurilor de management, prin realocarea resurselor de personal militar existente în posturile prioritare cu o reducere proporţională la nivelul statelor corespunzătoare la pace ale ACE de 25 la sută (echivalentul a circa 2.500 de posturi). În acelaşi timp, s-au examinat oportunităţile pentru reducerea ulterioară de personal prin măsuri cum sunt introducerea unor tehnologii şi concepte de management noi, folosirea unor surse externe, ocuparea posturilor de bază şi de rezervă şi creşterea tot mai mare a Sprijinului Ţării Gazdă (HNS).

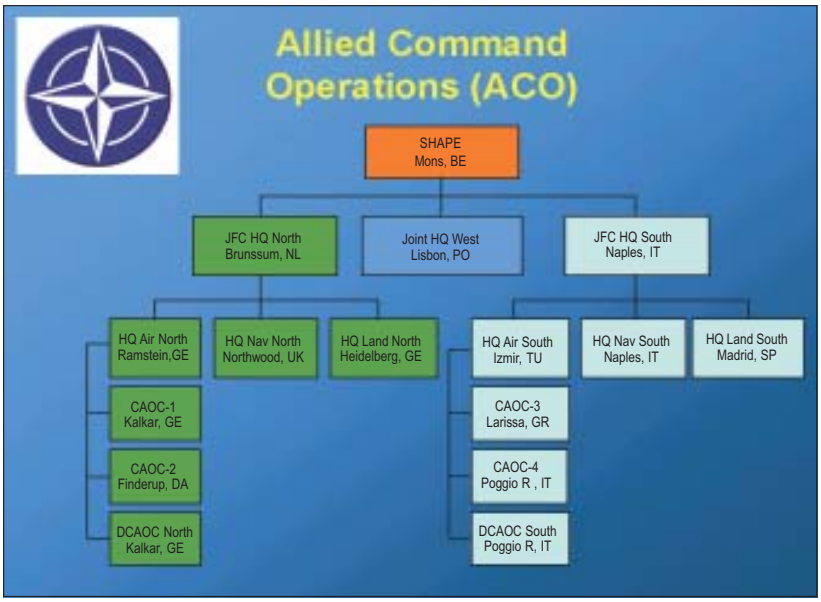
Analiza funcţiilor din statul de pace s-a soldat cu revizuirea celor 15 comandamente ale NATO, aplicându-se o metodologie ce are la bază conceptul de Revizuire a Procesului de Desfăşurare a Afacerilor, specific companiilor multinaţionale. Este pentru prima oară în istoria Alianţei când se întreprinde un astfel de efort de conturare şi analiză cuprinzătoare a efectivelor, şi acest lucru a permis o evaluare mult mai obiectivă a nevoilor ACE privind personalul şi angajarea acestuia în posturile şi misiunile cheie. Rezultatul analizei a fost prezentat Consiliului Militar al NATO, care a aprobat materializarea în practică a tuturor măsurilor preconizate, prevăzându-se trei faze de lucru: 1) definitivarea şi elaborarea noilor state de organizare la pace; 2) realinierea atribuţiilor pe compartimente şi pregătirea detaliată a planurilor de încadrare a funcţiilor; 3) implementarea modificărilor la nivelul Comandamentului Aliat pentru Operaţii (ACO). Calendaristic, procesul se va întinde pe durata a patru ani şi se va finaliza în iunie 2006.

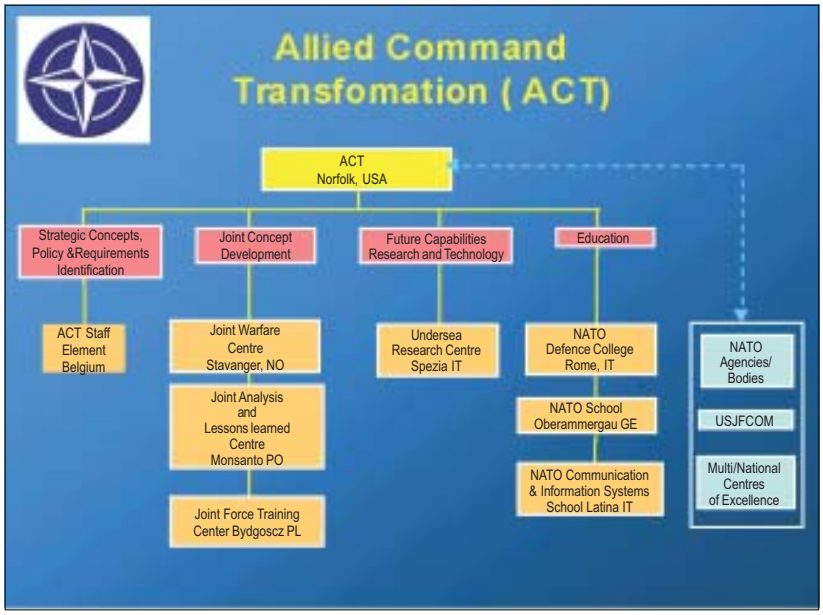
Cu ocazia summit-ului din 12 iunie 2003, de la Praga, miniştrii apărării ai statelor membre ale Alianţei Nord-Atlantice au convenit, oficial, asupra noii structuri militare de comandă, considerând-o mai raţională, mai suplă, mai capabilă să conducă întreaga gamă de misiuni ale NATO. Astfel, la nivel strategic, va exista doar un singur comandament cu atribuţii operaţionale: Comandamentul Aliat pentru Operaţii (ACO), comandat de comandantul suprem al Forţelor Aliate din Europa (SACEUR). În afara acestuia, se va înfiinţa un nou comandament, cu atribuţii funcţionale – Comandamentul Aliat pentru Transformare (ACT), aflat sub comanda comandantului suprem aliat pentru transformare (SACT) –, structură de promovare şi coordonare permanentă a forţelor şi capabilităţilor Alianţei. SACT va îndeplini, prin cumul, şi funcţia de comandant al Comandamentului Forţelor Întrunite Americane (US Joint Forces Command). Principalul instrument de lucru al ACT este Forţa de Reacţie a NATO (NRF).

◆ **Comandamentul Aliat pentru Operaţii** (ACO – Allied Command Operations) va îndeplini sarcinile operaţionale care au revenit până în prezent Comandamentului Aliat pentru Europa (ACE) şi Comandamentului Aliat pentru Atlantic (ACLAND). SACEUR va continua să îndeplinească, prin cumul, şi funcţia de comandant al Forţelor Americane din Europa (US EUCOM). Noua structură, care a început deja să fie implementată, având termen de finalizare anul 2006, aduce următoarele schimbări

esenţiale: ■ la nivel strategic, reducerea numărului de comandamente strategice cu responsabilităţi operaţionale de la două la unu, concomitent cu crearea comandamentului strategic cu atribuţii funcţionale privind transformarea ■ sub nivelul comandamentului strategic, cele cinci comandamente operaţionale regionale vor fi reduse la două Comandamente de Forţe Întrunite (JFC), cu sediile la Brunssum (Olanda) şi Napoli (Italia), plus un Cartier General pentru Forţele Întrunite (Joint HQ), cu sediul la Lisabona (Portugalia) ■ reducerea numărului Centrelor de Operaţii Aeriene Combinate (CAOC) de la zece la şase.

Pregătirea personalului componentei aeriene se va desfăşura, în principal, la Baza Aeriană Torrejon (Spania), unde va exista şi un mic staff aerian al NATO. Cele


Allied Command Operations (ACO)
SHAPE Mons, BE
JFC HQ North Brunssum, NL
Joint HQ West Lisbon, PO
JFC HQ South Naples, IT
HQ Air North Ramstein,GE
HQ Nav North Northwood, UK
HQ Land North Heidelberg, GE
HQ Air South Izmir, TU
HQ Nav South Naples, IT
HQ Land South Madrid, SP
CAOC-1 Kalkar, GE
CAOC-2 Finderup, DA
DCAOC North Kalkar, GE
CAOC-3 Larissa, GR
CAOC-4 Poggio R , IT
DCAOC South Poggio R, IT


Allied Command Transfomation (ACT)
ACT Norfolk, USA
Strategic Concepts, Policy &Requirements Identification
Joint Concept Development
Future Capabilities Research and Technology
Education
ACT Staff Element Belgium
Joint Warfare Centre Stavanger, NO
Joint Analysis and Lessons learned Centre Monsanto PO
Joint Force Training Center Bydgoscz PL
Undersea Research Centre Spezia IT
NATO Defence College Rome, IT
NATO School Oberammergau GE
NATO Communication & Information Systems School Latina IT
NATO Agencies/ Bodies
USJFCOM
Multi/National Centres of Excellence

două comandamente de tip JFC (North şi South) vor conduce operaţiile din locurile de dislocare. Cartierul General Întrunit Limitat (Joint HQ West), dispus la Lisabona, va avea în subordine o componentă navală, componentele aeriană şi terestră urmând a se înfiinţa numai dacă se va considera necesar. A fost prevăzută şi înfiinţarea a două comandamente JFC mobile, care se vor constitui la nevoie şi se vor disloca pentru conducerea operaţională în teatru astfel: un Comandament Terestru dislocabil, de tip CJTF, pe care îl pot constitui JFC North sau South, în funcţie de necesităţile operaţionale; un Comandament Naval dislocabil, de tip CJTF, pe care îl poate furniza, la cerere, JHQ West.

◆ **Comandamentul Aliat pentru Transformare** (ACT – Allied Command Transformation), cu cartierul general la Norfolk (SUA), va coordona întregul proces de înnoire a capabilităţilor militare ale NATO, în care scop va intensifica instruirea efectivelor, va elabora şi testa doctrine şi va conduce experimente pentru evaluarea noilor concepte. ACT va asigura, permanent, diseminarea şi implementarea noilor concepte, precum şi promovarea interoperabilităţii. În Belgia, va funcţiona un element de stat major al ACT în cadrul ACO, în principal pentru probleme de resurse şi de planificare a apărării.

ACT va include centre specializate pe domenii de activitate, astfel: ■ concepţii strategice, politici şi cerinţe de identificare (Centrul de Studii Strategice – Mons, Belgia) ■ concepţii de acţiune întrunită (un Centru pentru Acţiuni de Luptă Întrunite – Stavanger, Norvegia, un Centru de tip Joint pentru Analiză şi Lecţii Învăţate – Monsanto, Portugalia, un centru de Instruire a Forţelor Întrunite – Bydgoscz, Polonia, în cadrul căruia va funcţiona un nucleu de comandă, ca element de legătură cu ACO) ■ capacităţi de cercetare (Centrul de Cercetări Subacvatice – Spezia, Italia) ■ învăţământ şi pregătire (Colegiul de Apărare al NATO – Roma, Italia, Şcoala NATO a SHAPE – Oberammergau, Germania, Şcoala NATO pentru Sistemul de Comunicaţii şi Informatică – CIS – Latina, Italia). Se are în vedere, de asemenea, înfiinţarea Centrului de pregătire pentru interdicţie maritimă (MIOTC – Grecia). ACT va avea legături directe cu Şcolile şi Agenţiile NATO, precum şi cu Comandamentul Forţelor Întrunite Americane (US JOINT Forces Command). În plus, ACT va fi sprijinit de un număr de Centre de Excelenţă, naţionale sau multinaţionale, axate pe acţiuni de transformare în domenii militare specifice. Până în prezent se ştie că asemenea instituţii vor fi înfiinţate în Grecia: Centrul pentru operaţii împotriva terorismului internaţional şi Centrul de Operaţii pentru contracararea războiului biologic.

Documentar realizat cu sprijinul specialiştilor Secţiei planuri şi politici din Statul Major al Forţelor Aeriene

TRATATUL ATLANTICULUI DE NORD

WASHINGTON DC, 4 APRILIE 1949

Statele care sunt parte la prezentul Tratat, reafirmându-şi încrederea în scopurile şi principiile Cartei Organizaţiei Naţiunilor Unite, precum şi dorinţa lor de a trăi în pace cu toate popoarele şi toate guvernele.

Hotărâte să apere libertatea popoarelor lor, moştenirea comună şi civilizaţia lor, bazate pe principiile democraţiei, libertăţile individuale şi supremaţia dreptului.

Doritoare să favorizeze bunăstarea şi stabilitatea în regiunea Atlanticului de Nord.

Hotărâte să-şi unească eforturile pentru apărarea colectivă şi pentru apărarea păcii şi securităţii.

Au căzut de acord asupra prezentului Tratat al Atlanticului de Nord:

ARTICOLUL 1. Părţile se angajează, aşa cum se stipulează în Carta Organizaţiei Naţiunilor Unite, să reglementeze pe cale paşnică toate diferendele internaţionale în care ar putea fi implicate, astfel încât pacea şi securitatea internaţionale, precum şi justiţia, să nu fie primejduite, şi să se abţină în relaţiile lor internaţionale să recurgă la ameninţarea sau la folosirea forţei în vreun mod incompatibil cu scopurile Organizaţiei Naţiunilor Unite.

ARTICOLUL 2. Părţile vor contribui la dezvoltarea relaţiilor internaţionale pacifiste şi prieteneşti, întărind instituţiile lor libere, asigurând o mai bună înţelegere a principiilor pe care sunt fondate aceste instituţii şi dezvoltând condiţii propice pentru asigurarea stabilităţii şi bunăstării. Ele vor face eforturi pentru eliminarea oricăror opoziţii în raporturile lor economice internaţionale şi vor încuraja colaborarea între fiecare dintre ele precum şi între toate, deopotrivă.

ARTICOLUL 3. Pentru a asigura realizarea într-un mod mai eficace a obiectivelor prezentului Tratat, părţile, acţionând separat sau în comun, continuu şi eficient, prin dezvoltarea propriilor lor mijloace şi oferindu-şi asistenţă mutuală, vor menţine şi vor creşte capacitatea lor individuală şi colectivă de rezistenţă împotriva unui atac armat.

ARTICOLUL 4. Părţile se vor consulta între ele de fiecare dată când, după părerea uneia dintre ele, va fi ameninţată integritatea teritorială, independenţa politică sau securitatea uneia dintre părţi.

ARTICOLUL 5. Părţile convin asupra faptului că un atac armat împotriva uneia sau mai multora dintre ele, petrecut în Europa sau America de Nord, va fi considerat drept un atac îndreptat împotriva tuturor părţilor semnatare şi, în consecinţă, convin asupra faptului că, dacă se petrece un asemenea atac, fiecare dintre ele, în exercitarea dreptului de legitimă apărare, individuală sau colectivă, recunoscută de articolul 51 din Carta Organizaţiei Naţiunilor Unite, va acorda ajutor părţii sau părţilor astfel atacate, întreprinzând imediat, individual sau în acord cu celelalte părţi, orice acţiune pe care o va crede de cuviinţă, inclusiv folosirea forţei armate, pentru a restabili şi asigura securitatea în regiunea Atlanticului de Nord.

Orice atac armat de această natură şi orice măsură luată în consecinţă vor fi aduse imediat la cunoştinţa Consiliului de Securitate. Aceste măsuri vor înceta atunci când Consiliul de Securitate va fi luat măsurile necesare pentru restabilirea păcii şi a securităţii internaţionale.

ARTICOLUL 6.* Pentru aplicarea articolului 5, se consideră drept atac armat împotriva uneia sau mai multora dintre părţi, atacul armat:

– împotriva teritoriului uneia dintre ele în Europa sau America de Nord, împotriva departamentelor franceze din Algeria**, împotriva teritoriului Turciei sau a insulelor plasate sub jurisdicţia uneia dintre părţi în regiunea Atlanticului de Nord, la nord de Tropicul Racului;

– împotriva forţelor terestre, navale sau aeriene ale uneia dintre părţi, care se află pe aceste teritorii sau în oricare altă zonă din Europa în care forţele de ocupaţie ale uneia dintre părţi se află staţionate la data intrării în vigoare a acestui Tratat, sau aflându-se în Marea Mediterană sau în regiunea Atlanticului de Nord, la nord sau la sud de Tropicul Racului.

ARTICOLUL 7. Prezentul Tratat nu afectează şi nu va fi interpretat ca afectând în nici un fel drepturile şi obligaţiile decurgând din Cartă pentru părţile care sunt membre ale Organizaţiei Naţiunilor Unite, unde responsabilitatea primordială a Consiliului de Securitate este menţinerea păcii şi securităţii internaţionale.

ARTICOLUL 8. Fiecare dintre părţi declară că nici unul dintre angajamentele internaţionale actualmente în vigoare între state nu este în contradicţie cu dispoziţiile prezentului Tratat şi îşi asumă obligaţia de a nu subscrie nici unui angajament internaţional în contradicţie cu acest Tratat.

ARTICOLUL 9. Părţile formează prin prezenta dispoziţie un Consiliu în care fiecare dintre ele va fi reprezentată pentru a examina problemele privitoare la aplicarea acestui Tratat. Consiliul va fi organizat astfel încât să se poată reuni rapid, în orice moment. Consiliul va constitui organismele subsidiare care ar putea fi necesare şi, mai ales, va stabili imediat un comitet de apărare care va recomanda măsurile ce trebuie luate pentru aplicarea articolelor 3 şi 5.

ARTICOLUL 10. Prin acord unanim, părţile pot să invite să adere la Tratat orice alt stat european susceptibil de a favoriza dezvoltarea principiilor prezentului Tratat şi să contribuie la securitatea regiunii Atlanticului de Nord. Orice stat astfel invitat poate să devină parte la Tratat, depunând instrumentul de aderare pe lângă guvernul Statelor Unite ale Americii. Acesta va informa pe fiecare dintre părţi despre depunerea documentului de aderare.

ARTICOLUL 11. Acest Tratat va fi ratificat şi dispoziţiile sale vor fi aplicate de către părţi conform respectivelor lor reguli constituţionale. Instrumentele de ratificare vor fi depuse imediat ce este posibil pe lângă guvernul Statelor Unite ale Americii, care-i va informa pe toţi ceilalţi semnatari despre depunerea instrumentului de ratificare. Tratatul va intra în vigoare între statele care l-au ratificat după ratificarea de către majoritatea semnatarilor, inclusiv Belgia, Canada, Statele Unite, Franţa, Luxemburg, Olanda şi Marea Britanie, va fi depus şi va intra în aplicare faţă de ceilalţi semnatari în ziua când îşi vor depune ratificarea.***

ARTICOLUL 12. După ce Tratatul va fi în vigoare timp de zece ani sau la orice dată ulterioară, părţile se vor consulta la cererea uneia dintre ele, în vederea revizuirii Tratatului, luând în considerare factorii afectând în acel moment pacea şi securitatea în regiunea Atlanticului de Nord, inclusiv ajungerea la acorduri, atât universale cât şi regionale, negociate conform Cartei Organizaţiei Naţiunilor Unite pentru menţinerea păcii şi securităţii internaţionale.

ARTICOLUL 13. La douăzeci de ani după intrarea în vigoare a Tratatului, oricare dintre părţi va putea înceta a mai fi parte a Tratatului, la un an după ce va fi notificat această denunţare a Tratatului guvernului Statelor Unite, care va informa guvernele celorlalte ţări despre depunerea instrumentului de denunţare.

ARTICOLUL 14. Acest Tratat, ale cărui texte în franceză şi în engleză sunt în mod egal valabile, va fi depus în arhivele guvernului Statelor Unite ale Americii. Cópii certificate conforme vor fi transmise de către acesta tuturor guvernelor celorlalte state semnatare.

** O redactare nouă care rezultă din articolul 2 al Protocolului de accesiune a Greciei şi Turciei la Tratatul Atlanticului de Nord, semnat la 22 octombrie 1951*

*** Pe 16 ianuarie 1963, Consiliul a constatat că toate dispoziţiile din acest Tratat privind fostele departamente franceze din Algeria au devenit nule de la data de 3 iunie 1962*

**** Tratatul a intrat în vigoare în ziua de 24 august 1949, după ce toate statele semnatare şi-au depus ratificarea*

BELGIA

30.520 km²
10.020.000 locuitori
39.420 militari
Aderare: 1949

POLONIA

312.680 km²
38.621.000 locuitori
206.045 militari
Aderare: 1999

BULGARIA

110.910 km²
8.903.000 locuitori
45.000 militari
Aderare: 2004

ISLANDA

103.000 km²
270.000 locuitori
Aderare: 1949

PORTUGALIA

92.390 km²
9.877.000 locuitori
43.600 militari
Aderare: 1949

CANADA

9.976.140 km²
31.000.000 locuitori
56.800 militari
Aderare: 1949

ITALIA

301.270 km²
57.867.000 locuitori
230.350 militari
Aderare: 1949

ROMÂNIA

237.500 km²
21.700.000 locuitori
90.000 militari
Aderare: 2004

REPUBLICA CEHĂ

78.660 km²
10.302.000 locuitori
53.600 militari
Aderare: 1999

LETONIA

65.000 km²
2.658.000 locuitori
26.800 militari
Aderare: 2004

SLOVACIA

49.040 km²
5.274.000 locuitori
24.000 militari
Aderare: 2004

DANEMARCA

43.090 km²
5.180.000 locuitori
21.400 militari
Aderare: 1949

LITUANIA

65.000 km²
3.765.000 locuitori
15.000 militari
Aderare: 2004

SLOVENIA

20.250 km²
2.020.000 locuitori
7.900 militari
Aderare: 2004

ESTONIA

45.000 km²
1.574.000 locuitori
23.500 militari
Aderare: 2004

LUXEMBURG

2.590 km²
383.000 locuitori
900 militari
Aderare: 1949

SPANIA

517.000 km²
40.202.000 locuitori
143.450 militari
Aderare: 1982

FRANȚA

551.500 km²
57.571.000 locuitori
273.740 militari
Aderare: 1949

MAREA BRITANIE

244.880 km²
57.956.000 locuitori
211.430 militari
Aderare: 1949

SUA

9.372.610 km²
260.513.000 locuitori
1.367.700 militari
Aderare: 1949

GERMANIA

356.910 km²
80.942.000 locuitori
308.400 militari
Aderare: 1955

NORVEGIA

323.900 km²
4.333.000 locuitori
26.700 militari
Aderare: 1949

TURCIA

779.450 km²
60.802.000 locuitori
515.100 militari
Aderare: 1952

GRECIA

131.990 km²
10.232.000 locuitori
159.170 militari
Aderare: 1952

OLANDA

37.330 km²
15.384.000 locuitori
50.430 militari
Aderare: 1949

UNGARIA

93.030 km²
10.479.000 locuitori
33.810 militari
Aderare: 1999

PRIORITĂŢI, OBIECTIVE ŞI RESPONSABILITĂŢI

Perioada care urmează este una extrem de importantă pentru România, pentru Armată, pentru Forţele sale Aeriene. Ţara noastră a devenit membru deplin al Alianţei Nord-Atlantice şi va participa, efectiv, la misiuni complexe sub egida NATO.
Pentru a şti cu exactitate care sunt obiectivele specifice, prioritățile şi responsabilităţile concrete ale categoriei noastre de forţe armate, ne-am adresat unor şefi de compartimente din structura Statului Major al Forţelor Aeriene, care au avut amabilitatea să ne furnizeze elementele de referinţă pe care vi le prezentăm în cele ce urmează.

Comandor TACHE JURUBESCU, şeful Serviciului resurse umane:

Obiectivul principal al Statului Major al Forţelor Aeriene în domeniul resurselor umane este, în anul 2004, selecţionarea şi pregătirea personalului care va încadra funcţii din structurile NATO. În acelaşi timp, avem în vedere asigurarea, cu personal cel puţin la fel de bine pregătit, a funcţiilor cheie din structurile Forţelor Aeriene.

Este de la sine înţeles că nu începem acest proces acum, ci continuăm ce am făcut în ultimii ani, de când ne-am propus să devenim un partener viabil al NATO: înfăptuirea obiectivelor cuprinse în planurile naţionale anuale, rezultate din planurile de acţiune pentru aderare, deja cunoscutele MAP I–V (Membership Action Plan).

Comisiile de selecţie au funcţionat şi funcţionează cu motoarele în plin, în măsura în care aproape lunar avem pe agenda de

lucru intrarea în vigoare a statelor de organizare ale unităţilor viitoarei structuri proiectate pentru 2007. Statele de organizare au fost construite aplicând modelul piramidal al funcţiilor, specific structurilor militare. Se asigură astfel parcursul în carieră al fiecărei categorii de militari şi va creşte concurenţa pentru ocuparea unei funcţii superioare şi, implicit, interesul pentru parcurgerea sistemului de pregătire instituit pentru fiecare nivel şi palier în parte.

Pregătirea lingvistică este, de asemenea, una din preocupările noastre principale în această perioadă. Constituirea grupurilor-ţintă, stabilirea funcţiilor cheie şi trimiterea la cursuri de perfecţionare în specialitate şi în cunoaşterea limbii engleze, cu prioritate a acelora care fac parte din grupurile-ţintă sau urmează să constituie baza de selecţie pentru încadrarea unor funcţii cheie naţionale sau în structuri ale Alianţei, se află permanent pe agenda de lucru a conducerii Statului Major al Forţelor Aeriene şi a personalului care încadrează structura de resurse umane.

Colonel LIVIU NICHIFOR, şeful Secţiei comunicaţii şi informatică:

Secţia comunicaţii şi informatică din Statul Major al Forţelor Aeriene continuă implementarea sistemelor de comandă-control la nivelul Forţelor Aeriene, potrivit cerinţelor de interoperabilitate cu NATO. Am realizat deja obiective precum: ■ omologarea sistemului ASOC iniţial şi a modulului Poliţie Aeriană; ■ introducerea sistemului centralizat de telecomandă a staţiilor radio sol-aer destinate acoperirii radio la nivel naţional pentru serviciul de luptă – Poliţie Aeriană; ■ implementarea sistemului FDEx pentru schimbul de date privind prelucrarea planurilor de zbor militare şi civile către ASOC; ■ infrastructura de comunicaţii pentru reţeaua INTRANET care conectează utilizatori din unităţile Statului Major al Forţelor Aeriene; ■ sistemul meteorologic integrat naţional (SIMIN).

În contextul aderării la structurile Nord-Atlantice, suntem implicaţi în realizarea altor proiecte importante: ■ înlocuirea treptată a echipamentelor analogice cu cele digitale; ■ dotarea cu echipamente interoperabile NATO, flexibile, care să permită susţinerea cerinţelor implicate de înzestrarea cu noi sisteme de comandă şi control; ■ integrarea sistemului de comunicaţii şi informatică al Forţelor Aeriene cu sistemele NATO; ■ conectarea Statului Major al Forţelor Aeriene la NATINADS; ■ realizarea suportului de comunicaţii pentru Sistemul de Comandă Control Naţional (SCCAN); ■ extinderea la nivelul Statului Major al Forţelor Aeriene a conexiunilor prin fibră optică şi realizarea

unei magistrale de date de mare viteză; ■ dotarea bazelor aeriene cu module CIS dislocabile.

Colonel dr. VASILE ŞTEFĂNESCU, şeful Serviciului instrucţie:

"Instruieşte-te aşa cum vei lupta" – este deviza sub care, începând din acest an, se va planifica, organiza, desfăşura şi evalua instrucţia în Forţele Aeriene, activitate ce constituie prioritatea numărul unu în cadrul complexului de activităţi pe care le desfăşoară categoria noastră de forţe armate.

Noua concepţie privind instrucţia în forţele aeriene pune accent pe **instruirea pe misiuni** şi **evaluarea permanentă** a pachetelor de forţe sub comandă NATO şi, diferenţiat – gradual, în funcţie de nivelul de pregătire, pentru celelalte forţe. Vom acorda atenţie evaluării individuale (examene de specialitate de clasă, licenţă, clasificări), dar şi instrucţiei colective, pentru a elimina arbitrariul şi slăbiciunile oamenilor, antrenând antrenorul şi pregătind evaluatorul pentru ca lecţiile învăţate să autoregleze acest sistem complex.

Vom urmări aplicarea cu rigurozitate a **"Dispoziţiei privind instruirea Forţelor Aeriene în anul 2004"** şi îndeplinirea obiectivelor planificate şi revizuite în funcţie de sarcinile şi responsabilităţile pe care ni le vom asuma în urma integrării în NATO.

Întregul proces al instruirii Forţelor Aeriene va urmări realizarea nivelului de performanţă necesar pentru apărarea spaţiului aerian naţional, integrarea apărării aeriene a României în sistemul de apărare aeriană al NATO, executarea operaţiilor aeriene independent sau întrunit, participarea la operaţii aeriene multinaţionale.

Comandor EUGEN CASAPU, şeful Serviciului doctrină:

Noile tipuri de conflicte, diversitatea şi caracteristicile acestora, modificările în structura de forţe şi integrarea României în structurile euro-atlantice, cu toate avantajele şi obligaţiile ce decurg din acestea, impun imperios noi abordări ale elaborării doctrinelor, manualelor şi standardelor, precum şi ale procesului de învăţământ care să contribuie, în mod semnificativ, la edificarea unor forţe aeriene moderne, eficiente.

Anul 2004 reprezintă, pentru elaborarea documentelor la care am făcut referire, un an deosebit de important, atât în ceea ce priveşte numărul titlurilor şi al termenelor de finalizare, cât şi conţinutul acestora. Proiectele celor 24 de doctrine şi manuale şi ale celor 17 de standarde se află în prezent în diferite etape ale procesului de evaluare, avizare şi aprobare. Complexitatea domeniilor şi problematicii abordate în cadrul acestor proiecte poate fi evidenţiată prin exemplificarea câtorva titluri: **"Doctrina pentru operaţii a Forţelor Aeriene"; "Manual pentru organizarea de stat major şi operaţii"; "Manual pentru controlul spaţiului aerian în situaţii de criză şi la război"; "Manual pentru luptă al unităţilor de apărare aeriană cu baza la sol"; "Manual pentru zbor al aviaţiei militare"** etc.

Un alt obiectiv prioritar, cu caracter de noutate, îl constituie identificarea şi valorificarea "lecţiilor învăţate" în urma studierii concluziilor rezultate din instrucţia comandamentelor şi forţelor, din activităţile de pregătire în comun cu partenerii militari străini, din participarea

Forţelor Aeriene la exerciţiile NATO şi la rezolvarea crizelor, precum şi din activităţile specifice ale acestei categorii de forţe armate.

Comandor NICOLAE JIANU, şeful Secţiei securitate zbor:

Pentru anul de instrucţie 2004, Secţia securitate zbor şi-a stabilit următoarele obiective: ❒ proiectarea, elaborarea şi actualizarea permanentă a principiilor generale şi a strategiei de prevenire a evenimentelor de aviaţie şi concentrarea eforturilor pentru continuarea procesului de identificare şi monitorizare a factorilor de risc privind securitatea zborului; ❒ elaborarea principiilor generale şi a metodologiei de investigare a evenimentelor de aviaţie, pentru dezvoltarea capacităţii de răspuns a Secţiei securitate zbor, astfel încât acţiunile acestei structuri să adauge şi să consolideze atu-urile echipelor de specialişti în construcţia investigării evenimentelor de aviaţie; ❒ consilierea educării şi formării profesionale, a antrenării şi utilizării eficiente a factorului uman implicat în activitatea de instruire pentru luptă în zbor, la nivel individual şi organizaţional, în domeniul securităţii zborului; ❒ actualizarea bazelor de date privind activitatea de securitate a zborului în Forţele Aeriene, prelucrarea şi analizarea acestui potenţial, pentru accentuarea avantajelor în elaborarea recomandărilor de securitate a zborului; ❒ cooperarea permanentă cu organismele de securitate a zborului şi în special cu cele din Forţele Aeriene ale statelor membre NATO şi membre ale Comitetului European de Siguranţă a Zborului pentru asigurarea schimbului de informaţii şi experienţă.

Comandor ing. ADRIAN MARINEANU, şeful Serviciului logistic:

Considerăm că în anul 2004, structura logistică a Forţelor Aeriene trebuie să-şi concentreze acţiunile pe următoarele direcţii majore de efort: ◆ **creşterea gradului de operativitate al tehnicii pentru asigurarea cerinţelor de instrucţie ale anului 2004,** ca element principal de apreciere a Forţelor Aeriene de către evaluatorii NATO; ◆ **realizarea suportului logistic pentru tehnica în grafic de lucru permanent;** ◆ sistemul logistic va acţiona la toate nivelurile sale pentru organizarea, conducerea şi desfăşurarea efectivă a activităţilor de resubordonare a unora dintre unităţile Statului Major al Forţelor Aeriene, de desfiinţare a structurilor aprobate conform planului cadru; ◆ asigurarea **bazei materiale pentru susţinerea Propunerii de forţe (FPs)** în vederea participării la apărarea colectivă în cadrul NATO. Foarte importantă este în acest context participarea la programul de realizare la nivel naţional a Sistemului Logistic Automatizat Integrat (AILS); ◆ **în foarte multe din punctele sale, realizarea Suportului Naţiunii Gazdă-HNS revine sistemului logistic al Forţelor Aeriene;** ◆ o altă direcţie de efort în care sunt implicate structurile logistice de la toate nivelurile este **amplificarea proceselor de externalizare a serviciilor către agenţii economici.** Anul 2004 va fi marcat pentru logistica Forţelor Aeriene de externalizarea completă a hrănirii, a spălării/curăţirii echipamentului, a reparaţiilor la tehnica comună cu domeniile civile, precum şi externalizarea într-o proporţie foarte mare a reparaţiilor la tehnica de aviaţie, transmisiuni, comunicaţii, ATTNA şi radiolocaţie, precum şi a alimentării cu combustibil de aviaţie pe aeroportul Otopeni.

Comandor dr. GEORGE GHEORGHE, şeful Secţiei planuri şi politici:

În anul 2004, Forţele Aeriene se vor concentra, după momentul accederii în NATO, pe implementarea măsurilor necesare pentru conectarea României la Sistemul Integrat Extins de Apărare Aeriană al NATO (NATINEADS) şi pe asigurarea forţelor în sprijinul sistemului de apărare aeriană al NATO: ◆ sistemul de supraveghere prin radiolocaţie (acoperirea radar a spaţiului aerian românesc conform standardelor NATO); ◆ forţe pentru executarea serviciului Poliţie Aeriană.

Se va acorda atenţie reorganizării spaţiului aerian naţional potrivit conceptului de utilizare flexibilă a acestuia şi se va intensifica procesul de elaborare a reglementărilor specifice Forţelor Aeriene şi includerea procedurilor utilizate de NATO.

În acelaşi timp, trebuie să acordăm importanţa cuvenită constituirii structurilor de sprijin în luptă (Combat Support) şi de sprijin al acţiunilor de luptă (Combat Service Support) pentru a se putea asigura susţinerea forţelor luptătoare dislocabile, puse la dispoziţia NATO.

Vom participa, în măsura solicitării, la operaţii conduse de NATO şi la lupta internaţională împotriva terorismului, prin asigurarea mijloacelor de transport necesare şi prin creşterea capacităţii de transport a forţelor destinate pentru operaţii conduse de Alianţă.

Sprijinul Naţiunii Gazdă va constitui o altă direcţie importantă, prin continuarea îmbunătăţirii facilităţilor din bazele militare, parte a APOD, precum şi prin identificarea elementelor de infrastructură care pot fi modernizate/realizate prin finanţare NSIP.

Locotenent-colonel NICUŞOR ŢACU, şeful Biroului învăţământ:

În centrul preocupărilor noastre va sta modernizarea învăţământului militar din Forţele Aeriene, proces în care vom ţine seama de: ◆ nevoia de profesionalizare şi creştere a nivelului de pregătire de specialitate a ofiţerilor, maiştrilor militari şi subofiţerilor, concomitent cu creşterea ponderii elementelor "luptător" şi "specialist"; ◆ alinierea învăţământului militar din Forţele Aeriene la standardele, procedurile şi tehnologiile de instruire şi evaluare ale partenerilor de Alianţă; ◆ necesitatea introducerii unor tehnologii şi metode didactice moderne bazate pe informatizare, simulare, problematizare care să determine o creştere reală a performanţei absolvenţilor; ◆ atingerea competenţei lingvistice necesare comunicării în limbile oficiale NATO.

Având în vedere contextul actual, precum şi nevoile reale de instruire pentru perioada următoare, **obiectivele prioritare** ale învăţământului din Forţele Aeriene în anul 2004 vor fi: ◆ definitivarea "Concepţiei de formare şi dezvoltare profesională a personalului militar din Forţele Aeriene" şi a "Modelului absolventului instituţiilor militare de învăţământ din Forţele Aeriene"; ◆ regândirea concepţiei de formare şi dezvoltare profesională a resursei umane prin amplificarea rolului filierei indirecte, în special în procesul de formare a subofiţerilor; ◆ reanalizarea concepţiei de formare a piloţilor militari; ◆ reanalizarea sistemului de cursuri din Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene şi corelarea sa cu nevoile de pregătire din Forţele Aeriene, standardele şi procedurile NATO.

Colonel dr. ALEXANDRU ELIAD, medic-şef al Statului Major al Forţelor Aeriene:

Obiectivele prioritare pentru anul 2004 pot fi structurate pe trei planuri: completarea dotării cu echipamente şi tehnică medicală de ultimă generaţie pentru 4 elicoptere MEDEVAC, echiparea completă a două elicoptere IAR-330 SOCAT – pentru operaţiuni CSAR (căutare-salvare prin luptă) – şi, în sfârşit, derularea programelor de pregătire şi antrenament specific pentru personalul medical şi paramedical destinat acestor tipuri de misiuni.

Pregătirea specifică pentru fiecare categorie de personal ce va fi implicat în misiuni de genul celor menţionate mai sus se va efectua în serviciile medicale de urgenţă ale Spitalului Militar Central, ale Spitalul Clinic de Urgenţă – Bucureşti şi SMURD – Tg. Mureş.

Programul de pregătire şi antrenament specific (medicină de urgenţă) pentru personalul medical şi paramedical din Forţele Aeriene are ca punct de plecare concepţia conform căreia tot, dar absolut tot, personalul medical şi paramedical să fie pregătit în medicina de urgenţă.

Nu doresc să închei această trecere în revistă a principalelor obiective ale Serviciului medical din Statul Major al Forţelor Aeriene fără să amintesc faptul că **asigurarea medicală de calitate rămâne obiectivul nostru fundamental.**

Anul acesta zestrea de ambulanţe noi va creşte cu 6, numărul total ajungând la 10. Ca o preocupare permanentă, voi releva faptul că şi în acest an stă în atenţia serviciului medical al Forţelor Aeriene dotarea infirmeriilor cu echipamente şi tehnică medicală corespunzătoare.

Colonel dr. MIHAI-SILVIU POPESCU, şeful Secţiei planificare şi monitorizare programe:

Iată, pe scurt, direcţiile de acţiune în anul 2004, concretizate în obiective operaţionale susţinute financiar prin bugetul anual, pentru Secţia planificare şi monitorizare programe: ■ restructurarea şi operaţionalizarea forţelor; ■ managementul spaţiului aerian şi apărarea aeriană; ■ formarea şi perfecţionarea pregătirii personalului; ■ achiziţionarea de echipamente; ■ lichidarea echipamentelor şi a infrastructurii excedentare; ■ participarea la operaţiuni conduse de NATO şi la lupta împotriva terorismului; ■ asigurarea unor condiţii de viaţă normale în structurile subordonate.

Finanţarea activităţilor în cadrul acestor direcţii de acţiune se va derula în limita alocaţiilor bugetare aprobate pentru anul 2004, într-un procentaj diferenţiat pe naturi de cheltuieli, astfel: ■ cheltuieli de personal – 31,89%; ■ cheltuieli de operare – mentenanţă – 26,15%; ■ cheltuieli pentru achiziţii – 41,11%; ■ cheltuieli pentru infrastructură – 0,85%.

Fondurile băneşti la dispoziţie trebuie să ne asigure, la sfârşitul anului 2004, un "câştig operaţional" concretizat în: ■ menţinerea capacităţii operaţionale a forţelor destinate apărării colective operaţionale (Comandamentul Operaţional Aerian Principal, Baza 86 Aeriană, Brigada 1 Rachete Sol-Aer, Detaşamentul C-130, Escadrila de Elicoptere din Baza 61 Aeriană, Escadrila de Aviaţie din Baza 71 Aeriană, Centrul de Război Electronic); ■ operaţionalizarea Bazei 90 Transport Aerian şi Centrului de Trecere pe Avioane Supersonice din Bacău; ■ dezvoltarea activităţilor în cadrul managementului spaţiului aerian; ■ formarea şi perfecţionarea pregătirii cadrelor prin cursuri, exerciţii şi aplicaţii; ■ creşterea numărului cunoscătorilor de limbă engleză; ■ realizarea planului de achiziţii în conformitate cu obiectivele şi cerinţele din Forţa Obiectiv – 2007; ■ derularea activităţilor şi acţiunilor planificate pentru implementarea "Force Proposal"; ■ participarea activă la operaţiuni conduse de NATO (ISAF, Enduring Freedom, SFOR/KFOR, Antica Babilonia); ■ asigurarea unor condiţii optime de viaţă în structurile subordonate.

Căpitan-comandor LIVIU POPEL, şeful Biroului pentru coordonarea integrării:

Acum, când România a devenit membru al Alianţei Nord Atlantice, sarcinile noastre capătă noi şi importante dimensiuni. În continuarea firească a procesului de accedere, ne vom îndrepta atenţia asupra acţiunii de integrare a Forţelor Aeriene în structurile similare din NATO. Vom definitiva cadrul necesar concentrării eforturilor pentru o abordare coerentă a măsurilor şi acţiunilor de integrare, pentru monitorizarea rezultatelor în aşa fel încât să obţinem o imagine concretă, reală a stadiului activităţilor.

În principal, preocupările Biroului pentru coordonarea integrării vor fi orientate în direcţia revizuirii părţii I a Planului de Accedere şi Integrare al Statului Major al Forţelor Aeriene şi a elaborării şi diseminării părţii a II-a a acestui plan. Între altele, acestea vor asigura armonizarea la nivelul Statului Major al Forţelor Aeriene a tuturor documentelor şi măsurilor întreprinse pe linia integrării, precum şi coordonarea activităţilor internaţionale desfăşurate de structuri ale NATO în Forţele Aeriene ale României.

Într-un divizion de rachete sol-aer

LA RĂSCRUCE DE... GENERAŢII

O dată ajuns în Braşov, privirea îţi este "răpită" de relieful ce te înconjoară. Oraşul este situat în partea sudică a depresiunii Braşov, în contact cu rama muntoasă a fluxului intern al Carpaţilor Orientali şi spintecat în două de vârful semeţ al Tâmpei, care adăposteşte la poalele sale două entităţi diferite, dar cu suflet comun. De o parte, centrul istoric, un adevărat burg medieval cu clădiri vechi şi obiective istorice care creează impresia unui oraş-muzeu. De cealaltă parte, spre periferie, se află simbolurile economice ale urbei moderne. Un tur al împrejurimilor dezvăluie în zonă un adevărat "cuibar rotind de munţi", un obiectiv turistic unic, un real motiv de mândrie naţională.
Astfel, este lesne de înţeles de ce asupra acestei zone veghează, de peste 60 de ani, o unitate a Forţelor Aeriene ale României - Regimentul 11 Rachete Sol-Aer "Horea". Am fost şi noi oaspeţii unităţii şi iată ce am constatat:

◆ Restructurarea resursei umane s-a încheiat. Urmează operaţionalizarea

În aerul răcoros al dimineţii, pe platoul din incinta unităţii, întregul efectiv al divizionului se află în formaţia care marchează începerea unei noi zile de muncă. Buna dispoziţie este întreţinută, aşa cum este şi firesc, de tinereţea celor din formaţie. Comandantul punctează principalele activităţi ale zilei. Nu este nevoie de nominalizări. Fiecare ştie ce are de făcut. Totul a durat doar câteva minute. Scurt şi eficient.

Comandantul divizionului, **locotenent-colonelul Constantin Nica**, proaspăt absolvent al unui curs postuniversitar de conducere a Marilor Unităţi şi Unităţi din Forţele Aeriene în cadrul Colegiului de Război, se dovedeşte o gazdă primitoare. "Nu cu mult timp în urmă, cu totul altele erau condiţiile în care ne desfăşuram activitatea şi altele erau misiunile noastre - realizează o introducere ca un fel de scuză locotenent-colonelul Nica."Sistemul pe care îl deservim a fost conceput într-o perioadă în care tehnologia şi evoluţia calculatoarelor se bazau pe principii analogice. Este un complex de rachete cu bătaie medie de tipul S-75 M3 <<VOLHOV>> (MSAM SA-2 <<Guideline>> –în codificare NATO), destinat apărării obiectivelor încredinţate prin nimicirea avioanelor, rachetelor cu aripi şi a altor ţinte aeriene, iar în caz de necesitate, a ţintelor terestre şi de la suprafaţa apei. A avut perioada sa de glorie, a fost eficient şi şi-a demonstrat fiabilitatea de-a lungul timpului în diferite contexte. Tragerile din stepa rusească în poligonul de la Ashuluk sau cele din poligonul Capu Midia au confirmat atât acest lucru, cât şi profesionalismul dovedit de cei ce deservesc un astfel de complex. Revoluţia tehnică din ultima perioadă şi noul context geopolitic în care este angrenată ţara noastră au impus o regândire a sistemului militar, fapt ce a afectat şi trupele de rachete antiaeriene. Acesta este motivul pentru care noi ne aflăm dislocaţi în acest moment în incinta unei cazărmi din oraş şi nu într-un dispozitiv de luptă specific acestui complex. Anul trecut a reprezentat un moment important al existenţei divizionului, deoarece a fost încheiat procesul de restructurare din punct de vedere al componentei umane, conform normativelor în vigoare. Colectivul actual este alcătuit din cadre ale fostei echipe, care au corespuns noilor condiţii, din cadre provenite în urma desfiinţărilor de unităţi şi din cadre sosite din ultima promoţie. Un fapt remarcabil: media de vârstă a divizionului se situează sub 30 de ani. Deci, un colectiv tânăr, dornic de afirmare, ambiţios, format din caractere puternice. Foarte mulţi au absolvit sau urmează cursurile unor instituţii de invăţământ superior civile. Un procent însemnat cunosc limba engleză la nivel STANAG 2 sau chiar STANAG 3. Deşi eterogen la un moment dat, în decurs de câteva luni s-a realizat o cristalizare a relaţiilor interumane din cadrul grupului, fond necesar omogenizării echipei de luptă. Acest fapt a fost remarcat la controalele efectuate de către eşaloanele superioare de la sfârşitul anului trecut şi apreciat cu calificative bune şi chiar foarte bune.

În condiţiile actuale, obiectivul principal pentru anul de instrucţie 2004 îl constituie creşterea capacităţii de reacţie pentru participarea la Apărarea Aeriană a obiectivului încredinţat şi pregătirea pentru operaţionalizarea forţelor. Totodată, fiind primul an de instrucţie în noua formulă, se urmăreşte creşterea competenţei profesionale a cadrelor şi militarilor angajaţi pe bază de contract, în vederea exploatării cu responsabilitate a tehnicii de luptă din dotare. Chiar dacă nu este de generaţie nouă, tehnica actuală oferă totuşi posibilitatea dezvoltării metodelor, tehnicilor şi deprinderilor pentru însuşirea unor sisteme automatizate din compunerea oricăror complexe de rachete sol-aer. De asemenea, se pot realiza deprinderile practice necesare exploatării sistemului şi întreţinerii acestuia, astfel încât la următoarele trageri, întreaga echipă să acţioneze în baremele impuse, într-o manieră profesionistă. Un alt deziderat pe care ni l-am propus în acest an constă în învăţarea limbii engleze de către întregul personal la un nivel care să ne permită exprimarea liberă, în

diferite situații, impuse de necesitatea cooperării cu structurile NATO" – încheie interlocutorul.

◆ Misiune permanentă

În statul major, **maiorul Mihai Cojocaru**, șeful compartimentului, și **căpitanul Adrian Tohat**, șeful pregătirii pentru luptă, se ocupă de întocmirea documentelor planificării pentru luptă.

De la maiorul Cojocaru aflăm că "cea mai importantă activitate pe care divizionul urmează să o desfășoare în acest an va fi o aplicație tactică cu trupe, fără trageri de luptă. Deși absența tragerilor din program îi conferă un aer oarecum… fad, lucrurile nu vor sta deloc așa, deoarece aplicația va fi desfășurată conform standardelor NATO. La acest lucru va contribui și experiența acumulată de **locotenentul Marius Muscalu**, care în prezent se află la un curs de ofițeri de stat major în Slovacia. Un alt aspect care va defini importanța acestei aplicații este faptul că vom încerca să desfășurăm întreaga activitate, atât din punct de vedere al documentelor, cât și al exprimării, în limba engleză".

Sala de pregătire este locul în care se "macină" marea parte a timpului, la studiu, prilej de interacțiune și de realizare a unei coeziuni de grup pozitive între membrii tinerei echipe. Dintr-o privire îi poți separa pe "boboci" de cei cu state vechi într-un divizion de rachete sol-aer. Primii își completează cu sârg caietele de pregătire. Schemele prind culoare grație săgeților ce indică sensul fizic al diferitelor sisteme ale complexului. Ceilalți, având experiența tragerilor de luptă, acordă prioritate limbii engleze. Schimbul de

Locotenent-colonelul Constantin Nica – un comandant care veghează la… schimbul între generații

informații între cele două grupuri nu poate fi decât benefic tuturor.

Maistrul militar Stelian Zamfir, operator la cabina indicare-dirijare, este de acum unul dintre "bătrâni", fiind încadrat încă din anul 1992 în divizion. El a trăit fiorul tragerilor reale din poligonul Capu Midia, dar a îndurat și condițiile vitrege ale desfășurării serviciului într-un divizion de foc. "Urma" memoriei reînvie amintirile navetei imposibil de lungi și în condiții nu din cele mai bune. "Iarna, zăpada abundentă din zonă și viscolul aproape permanent făceau drumul impracticabil. Ultima parte a traseului, de câțiva kilometri, o efectuam de multe ori pe jos. Serviciul de luptă nu era doar o simplă activitate ce trebuia bifată. Tehnica necesita menținerea în parametri, iar dacă ceva nu funcționa corespunzător, nimeni nu pleca acasă până la remedierea incidentului. Lucrările de întreținere efectuate săptămânal, lunar sau sezonier, ori deficitul de încadrare cu personal erau elemente care ne privau de multe ori de timpul nostru liber. Greutățile confereau colectivului o coeziune rar întâlnită în alte grupuri. Acum, cerințele sunt altele, condițiile se schimbă permanent, dar sunt convins că putem forma o echipă care să acționeze cu eficiență în cadrul structurilor NATO, indiferent de tehnica pe care va trebui să o deservim"– ne spune maistrul Zamfir.

Sublocotenentul Cosmin Ivanciu este un "descendent" al ultimei promoții de ofițeri a Academiei Forțelor Aeriene. El nu a avut ocazia de a lua "pulsul" divizionului de luptă. Botezul focului l-a primit în mod indirect, în poligonul de la Capu Midia, unde a avut ocazia să asiste la tragerile reale ale unor divizioane. Recunoaște că inițial i-a fost destul de greu să se implice în exploatarea acestui tip de tehnică. Nu există motivație pentru a învăța lucruri despre care ești conștient că nu mai sunt de viitor. Trăiești cu senzația că faci o treabă doar pentru a fi făcută. Așa credea. Însă "dansul" rachetei spre țintă, generat de traiectoria calculată matematic, a fost impresionant și a constituit dovada care l-a convins că orice lucru își are rostul lui, iar eforturile depuse îi vor fi răsplătite în viitor .

◆ Exploatarea tehnicii

La ora 11.30, echipa de luptă a divizionului se află la tehnică. Urmează trei ore de antrenament cu aparatura AKORD. Fiecare își ocupă locul în cabine în funcție de sistemul pe care îl deservește. Se cuplează grupurile electrogene, complexul este alimentat cu tensiune. "Ritualul" începe ca de obicei, prin executarea controlului funcțional. Pe "scaunul suspinelor" se află **căpitanul Ion Turburan**, proaspătul comandant al bateriei radiotehnice, fost ofițer cu dirijarea, care deține în palmares două trageri în poligonul de la Capu Midia, ambele absolvite cu calificativ maxim. Panoul de comandă din fața sa, dotat cu zeci de butoane și comutatoare, nu mai prezintă de mult vreun secret. Cele trei ore de antrenament se scurg printre comenzile și rapoartele ce răsună în cabină ritmic, într-un tempo impus ca de o cursă contratimp. "Țintă prinsă", "lansare canal 1", "nimicită cu două …" – sunt frânturi din algoritmele însușite în cele mai mici detalii de către întreaga echipă și folosite în funcție de situația simulată, transmisă de operatorul de la aparatura AKORD. Agilitatea și detașarea specifice omului care știe exact ce are de făcut, afișate pe toată durata desfășurării antrenamentului de către cel care controlează butonul "Lansare", conferă siguranță întregii echipe. Pentru trei ore, căpitanul Turburan "a uitat" că după program va împărți un apartament de două camere cu alți doi colegi și va vorbi … doar la telefon, cu soția care urmează să-i dăruiască un copil…la Reșița, unde au casa.

Între timp, bateria lansare a desfășurat instrucție la material. **Căpitanul Romeo Gologan**, comandantul bateriei, consideră că activitatea de pregătire a personalului se poate desfășura în condiții normale. În acest sens, de curând, mașinile de transport și încărcare a rachetelor, bătrânele ZIL-157, au fost înlocuite cu ZIL-131, de generație mai nouă. Astfel, antrenarea echipelor rampelor de lansare se poate desfășura fără probleme. Până în prezent, toate echipele rampelor de lansare au deprins automatismele necesare încărcării și descărcării rachetei, precum și pe cele de trecere a tehnicii din poziție de luptă în poziție de marș și invers. Lucrările de întreținere a tehnicii pot fi executate la termenele stabilite.

Secvență cotidiană: instrucția la material

Mai dificil de realizat este pregătirea celor încadrați pe fluxul tehnologic, deoarece tehnica destinată alimentării rachetei cu aer și combustibili speciali a fost retrasă din gestiune. Pentru pregătirea acestora, se vor stabili zile în care vor merge la divizionul tehnic pentru antrenament.

La sfârșitul activitățtii, locotenent-colonelul Nica face un scurt bilanț. A fost bine, dar se poate și mai bine. Sunt evidențiate plusurile și minusurile, sunt remarcați cei care au reușit să se mențină în grafic cu pregătirea, sunt atenționați cei care au rămas în urmă. Îi așteaptă o perioadă dificilă, iar comandantul vrea să se asigure că fiecare este conștient de rolul său.

Conform legilor nescrise ale evoluției, orice entitate se află permanent într-o continuă schimbare. Schimbările suferite de structura divizionului de rachete sol-aer au drept scop transformarea acestuia într-o unitate de elită a Forțelor Aeriene, compatibilă cu structurile NATO. Acest lucru înseamnă, în primul rând, resursă umană de calitate. Dar, în strategiile contemporane, calitatea umană este riguros conectată la progresul tehnologic. Și, nu în ultimul rând, calitatea umană este determinată de motivație. Aici, primul pas a fost făcut: s-a realizat schimbul de generații, actuala echipă acționează unit, cu ambiție și seriozitate. Semn că divizionul se află pe drumul cel bun…

Locotenent MIRCEA BARAC

IAR-330 SOCAT

IAR-330 SOCAT este un elicopter multirol, performant, capabil să execute o gamă largă de misiuni, fiind rezultatul unui amplu proces de cercetare-dezvoltare şi fabricaţie iniţiat în octombrie 1996.

Sistemul SOCAT (Sistem Optoelectronic de Căutare şi luptă AntiTanc) este un echipament integral de comandă şi control, folosind: sisteme de afişaj cu cristale lichide; sisteme de comandă, pilotaj şi navigaţie integrate, de ultimă generaţie; un sistem modular de vizare şi afişare pe casca pilotului, cu intensificatoare de imagini; un sistem electrono-optic cu senzori în spectrul vizibil şi infraroşu, precum şi telemetru laser; o centrală de navigaţie inerţială (INS), conjugată cu GPS (poziţionare prin satelit).

Elicopterul beneficiază de sisteme de comunicaţii secretizate şi de un sistem integrat de interfaţă cu postul de pilotaj, operând conjugat cu staţiile de suport de la sol: staţia de pregătire a hărţilor digitale, staţia de debriefing şi staţia de pregătire a misiunilor.

Aplicaţii multinaţionale la care au participat elicoptere IAR-330 SOCAT din înzestrarea Forţelor Aeriene ale României:

– CK – 2001, Bulgaria;
– CK – 2002, Franţa;
– Strong Resolve – 2002, Polonia;
– CK – 2003, Bulgaria.

Misiuni:

- antitanc;
- sprijin;
- cercetare;
- asalt;
- escortă;
- căutare pe timpul ducerii acţiunilor de luptă/salvare.

Caracteristici tehnico-tactice:

- Diametrul rotorului principal: 15,08 m;
- Diametrul rotorului de coadă: 3,04 m;
- Lungimea totală (cu rotoare): 18,22 m;
- Lăţimea (cu palele pliate): 3,62 m;
- Înălţimea totală: 5,14 m;
- Masa elicopterului gol: 3.615 kg;
- Masa maximă la decolare: 7.400 kg;
- Încărcătura maximă acroşată: 3.200 kg;
- Viteza de croazieră: 248 km/h;
- Distanţa maximă de zbor: 500 km;
- Durata maximă de zbor: 3 h 50 min.

Posibilităţi de încărcare:

- Materiale: 2.000 kg;
- Militari echipaţi: 10;
- Răniţi pe tărgi: 3;
- Răniţi pe scaune: 10.

Armament:

– 4 lansatoare pentru proiectile reactive nedirijate;
– 8 rachete antitanc (cu cap de dirijare video sau în infraroşu) dirijate prin fibră optică;
– 1 tun mobil, calibru 20 mm, care poate fi aservit la casca piloţilor sau la sistemul de observare.

Pagini realizate de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Casca pilotului permite vederea pe timp de noapte şi afişează informaţii esenţiale tactice şi de navigaţie.

Display-ul color multifuncţional (MFCD) afişează harta digitală a zonei, poziţia aeronavei, situaţia tactică a câmpului de luptă etc.

Dispozitivul HOCAS (Hands On Collective And Stick) permite controlul sistemelor de armament şi senzori, fără a lua mâna de pe comenzile de zbor.

GAP FILLER

- un nou radar pentru supravegherea spaţiului aerian al României -

Supravegherea spaţiului aerian naţional reprezintă o componentă de bază a sistemului integrat de apărare aeriană a României. Preocupările privind eficientizarea suprave-gherii spaţiului aerian, compatibilitatea cu sistemele similare din ţările membre NATO s-au concretizat, într-o primă fază, în achiziţionarea a cinci radare FPS-117.

În anul 2003, Ministerul Apărării Naţionale a încheiat un memorandum cu compania Lockheed Martin pentru achiziţia a 21 de radare de medie şi joasă altitudine, de tip GAP FILLER, componentă a programului românesc privind manage-mentul spaţiului aerian. Programul este destinat creării Sistemului Integrat de Control al Traficului Aerian (ISATC) şi cuprinde trei părţi: Centrul Operaţional pentru Suveranitate Aeriană (ASOC), care asigură managementul integrat al tehnologiei informaţiei pentru căile aeriene; sistemul de supraveghere a spaţiului aerian la mare altitudine, concretizat prin im-plementarea radarelor FPS-117; radarele GAP FILLER pentru medie şi joasă altitudine.

Cea de-a treia parte a programului privind managementul spaţiului aerian conţine un element inedit, reprezentat de implicarea în dezvoltarea acestei etape şi a unor firme româneşti, selectate de compania Lockheed Martin.

Testarea prototipului

Prima fază din această etapă a programului constă în crearea şi livrarea a două sisteme radar prototip GAP FILLER.

Activitatea de testare a primului sistem prototip s-a desfăşurat în perioada februarie–martie 2004, la sediul companiei Lockheed Martin din Syracuse, New York, la care au participat **locotenent-colonelul ing. Gheorghe Dumitrescu** şi **căpitanul ing. Constantin Dedu,** din partea Statului Major al Forţelor Aeriene. Astfel, recepţia de uzină a primului sistem s-a încheiat în martie 2004, pentru cel de-al doilea sistem recepţia fiind programată în luna mai a.c. Livrarea primului radar se va face în luna mai, cel de-al doilea sistem urmând a fi livrat în luna iulie. O dată încheiat procesul de livrare, va urma testarea de acceptare pe poziţie, cu durata de patru săptămâni, respectiv în perioada iunie–iulie, şi testarea

Aspect din interiorul cabinei

operaţională, cu durata de opt săptămâni, în perioada iulie–august.

Potrivit memorandumului, din cele 21 de radare două vor fi produse în Statele Unite ale Americii, iar celelalte 19 – în România.

Conform planificării de livrare, în anul 2005 vor intra în uz cinci radare, în 2006 – alte cinci sisteme, urmând ca 2007 să fie anul de vârf, cu şapte radare, iar în 2008 – ultimele patru aparate.

Caracteristici tehnice

Radarul GAP FILLER este destinat supravegherii spaţiului aerian, detectării, urmăririi şi identificării ţintelor aeriene ce evoluează la medie şi joasă altitudine. De asemenea, are rolul de a transmite informaţiile recepţionate către utilizatori, în scopul menţinerii controlului asupra traficului aerian în zona de responsabilitate, identificării avioanelor amice, interceptării şi indicării ţintelor aeriene pentru sistemele de rachete sol-aer.

Conform specificaţiilor tehnice, radarul GAP FILLER este capabil să descopere o ţintă aeriană aflată la o distanţă de 190 km, în regimul de şase rotaţii pe minut al antenei, şi la o distanţă de 148 km, în regimul de 12 rotaţii pe minut. Plafonul de descoperire a ţintelor aeriene, în funcţie de regimul de rotaţie selectat al antenei, este de 10.000 metri, respectiv 8.000 metri. Precizia de descoperire a ţintelor este de 125 metri, în lungime, 0,35 grade, în azimut, şi 1.000 metri, în altitudine. Rezoluţia este de 250 metri în lungime şi 3,5 grade în azimut. Capacitatea de procesare şi transmitere a datelor, la un singur baleiaj al fasciculului, este de 700 ţinte, în condiţii normale, şi 100 de ţinte cu strobul de bruiaj activat.

Banda de frecvenţă în care se efectuează emisia este 2,7–2,9 GHz, utilizându-se 199 de frecvenţe discrete, împărţite în urmă-toarele tipuri: fixate, preprogramate, pseudo-aleatoare şi bruiate.

Pentru afişarea situaţiei aeriene, radarul GAP FILLER are capabilitatea, printre altele, de a memora traiectul unei ţinte aeriene, a utiliza coordonate geografice (latitudine/longitudine) şi azimut/distanţă de tip grilă, a oferi informaţii despre ţinta selectată şi de a aplica simbolistica similară radarelor FPS-117.

Totodată, radarul este echipat cu sisteme de comunicaţii de tipul staţie radio, router, modem. Opţional, are capabilitatea de a transmite informaţiile în sistem securizat.

Configuraţia radarului îi oferă acestuia o mobilitate foarte mare, timpul de strângere fiind de 45 de minute, lucru extrem de util în cazul redislocării pe noi poziţii. Cabinele din compunere sunt construite conform standardelor NATO şi utilate cu sisteme de aer condiţionat.

Antena de emisie-recepţie

Variante de dispunere a sistemului GAP FILLER

Un aspect important în utilizarea noilor radare îl constituie formarea personalului specializat. Astfel, recent, opt ofiţeri şi maiştri militari români au efectuat, în Statele Unite ale Americii, cursul de operare şi mentenanţă a sistemelor radar GAP FILLER. Pregătirea a avut drept scop familiarizarea cursanţilor cu principiile care stau la baza funcţionării, operării şi mentenanţei acestui tip de sistem radar şi a cuprins 40 la sută activităţi teoretice, având ca bază documentară Manualul de Operare şi Mentenanţă întocmit de compania Lockheed Martin, şi 60 la sută activităţi practice cu sistemul radar.

Căpitan CRISTIAN PREDA

GAP FILLER, gata pentru a fi redislocat într-o nouă poziţie

MISIUNEA PE CARE NU {I-AU DORIT-O VREODAT~

Când toată omenirea de bunăcredință era încă puternic marcată de efectele atentatelor teroriste din Madrid, la Baza de Transport Aerian Otopeni s-a primit ordinul ca mai multe aeronave să fie pregătite pentru a aduce, din capitala Spaniei, corpurile neînsuflețite ale concetățenilor noștri uciși în acea groaznică dimineață de martie, precum și un număr impresionant de răniți.

Era vineri după-amiază. Personalul se pregătea să plece acasă. Imediat, **comandorii Valerian Cristea,** comandantul Bazei, **Ionel Cernat,** locțiitorul său, și **Gheorghe Goncearuc,** inginerul-șef, au început să ia măsurile de rigoare. Au început calculele pentru a stabili posibilitățile de îmbarcare. S-au ales aeronavele AN-26. Oamenii din echipaje erau obișnuiți să decoleze, în regim de maximă urgență, în vederea ajungerii cât mai rapid la destinație. Pentru a transporta persoane a căror viață se afla în pericol. Pentru a duce undeva, tot în cel mai scurt timp, medicamente și personal medical de înaltă calificare, de care depindea viața unor oameni. O dată, de pildă, a trebuit să fie dusă, la Timișoara, viperină pentru cineva care fusese mușcat de un șarpe. Altădată, răniți aflați între viață și moarte – așteptați la un spital de urgență pentru operații. Echipajele erau trup și suflet alături de medici, de cei în suferință.

Acum, își dădeau seama, nu mai era nimic de făcut. Doar să suporte cu tărie durerea celor care pierduseră oameni dragi, mulți în floarea vârstei, durere care era și a lor, deopotrivă.

Comandantul misiunii a fost numit **comandorul Ionel Cioacă.** Două aeronave AN-26, având ca piloți principali pe **căpitan-comandorul Victor Ion** și **locotenent-comandorul Lucian Popa,** au decolat, pe 15 martie, la orele 23.30, de pe Otopeni, mai întâi cu destinația Roma. După o escală pentru alimentare pe aerodromul Ciampino, și-au reluat zborul spre Madrid. La bord mai erau medici și asistente medicale din unitate și din Spitalul Clinic de Urgență Militar Central "Carol Davila". Orice alt incident medical în avion trebuia prevenit. Aterizarea s-a efectuat pe aerodromul militar Torrejon, la orele 8, ora Madridului.

După două ore, era prevăzută decolarea spre țară, cu escală tot la Roma. Dar ceremonialul religios, la care au participat regele Spaniei, primul ministru, membri ai Guvernului, diplomați și un mare număr de oameni, a făcut ca apăsătoarea tristețe să fie prelungită. Abia la orele amiezii, cele două aeronave, în care se aflau trupurile neînsuflețite ale victimelor atentatelor teroriste și membrii de familie, și-au luat zborul spre țară.

La orele 23.10, pe 16 martie, când AN-urile au aterizat pe aeroportul internațional Băneasa, echipajele militare își racordau, din nou, compasiunea din inimi la durerea celor afectați de cumplita nenorocire, în finalul unei misiuni pe care nu și-au dorit-o vreodată.

PETRE BÂNĂ

GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII ◆ GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII

cap de urmărire – vector dat unui avion de interceptare în scopul de a face ca ruta sa să treacă printr-un punct determinat înaintea țintei.

capsulă – 1. cabină ermetică presurizată destinată pentru zboruri spațiale sau la foarte mare altitudine, în care sunt asigurate condițiile normale de viață și funcționarea echipamentelor.
2. cabină ermetică aparținând unui aparat de zbor și care, prin desprindere, asigură securitatea ocupanților pe timpul întoarcerii la sol.

casetă cu submuniții – încărcătură aeropurtată acroșată compusă din distribuitor și submuniții.

comandă – autoritate conferită unui șef militar pentru conducerea, coordonarea și comanda unităților militare.

comandant de sector – ofițer responsabil, în cadrul unui sector, cu controlul tactic al forțelor de apărare aeriană și cu întrebuințarea mijloacelor alocate acestui sector.

compatibilitate – calitate a două sau mai multe piese sau componente ale unui echipament sau ale unui material, de a coexista, a funcționa în cadrul aceluiași sistem sau în același mediu fără respingeri reciproce.

conducerea tragerii – conducerea tuturor operațiilor legate de executarea tragerii asupra unei ținte.

concepție – noțiune sau enunț al unei idei care exprimă modul cum un obiectiv poate fi realizat sau dus la bun sfârșit printr-o procedură acceptabilă.

lead pursuit – an interceptor vector designed to maintain a course of flight at a predetermined point ahead of a target.

capsule – 1. a sealed pressurized cabin for extremely high altitude or space flight which provides an acceptable environment for man, animal or equipment.
2. an ejectable sealed cabin having automatic devices for safe return of the occupants to the surface.

cluster bomb unit – an expendable aircraft store composed of a dispenser and submunitions.

command – the authority vested in an individual of the armed forces for the direction, coordination, and control of military forces.

sector commander – an officer responsible for the tactical control of air defence forces and the operations of facilities within a specified sector of an air defence area.

compatibility – the suitability of products, processes or services for use together under specific conditions to fulfil relevant requirements without causing unacceptable interactions.

fire-control – the control of all operations in connection with the application of fire on a target.

concept – a notion or statement of an idea, expressing how something might be done or accomplished, that may lead to an accepted procedure.

cap de poursuite – vecteur donné à un avion d'interception dans le but de faire passer sa route par un point déterminé en avant de l'objectif.

capsule – 1. cabine hermétique pressurisée destinee aux tres hautes altitudes ou au vol spatial et qui procure un milieu ambiant adapté à l'homme, à l'animal ou à l'équipement.
2. cabine hermétique éjectable munie d'appareils assurant la sécurité du retour au sol de ses occupants.

arme à dispersion – charge largable emportée par aéronef, composée d'un distributeur et de sousmunitions.

commandement – autorité conférée à un chef militaire pour la direction, la coordination et la conduite d'unités militaires.

commandant de secteur – officier responsable, au sein d'un secteur, du contrôle tactique des forces de défense aérienne et de la mise en oeuvre des moyens alloués à ce secteur.

compatibilité – aptitude de produits, processus ou services à être utilisés conjointement dans des conditions spécifiées, pour satisfaire aux exigences en cause sans interaction inacceptable.

conduite de tir – conduite de toute opération relative à l'application d'un tir sur un objectif.

concept – notion ou énoncé d'une idée, exprimant comment quelque chose pourrait être exécuté ou mené à bien et qui peut conduire à une procédure acceptée.

◆ GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII ◆

CRISTINA GHENUȚĂ
și locotenent- colonel ȘT. BURCĂ

ATERIZARE, ÎN NOAPTE, CU INCENDIU LA BORD

Cele relatate mai jos se petrec în toamna anului 1981, la un zbor de noapte, pe un aerodrom militar.

Mai este foarte puțin până la încheierea zborului. În noaptea cu cerul numai stele își desenează ultimele linii ale evoluției lor trei avioane. La bordul unuia dintre ele, căpitanul Liviu Maftei se întoarce din raid.

Când nu se opresc cercetător pe cadranele aparatelor de la bord, privirile îi aleargă prin necuprinsul de cleștar al nopții. Imagini parcă desprinse din basme aleargă în spațiu. "Un cer de stele dedesupt,/ Deasupra-i cer de stele". Pentru o clipă gândul îl poartă înapoi, spre Tecucii copilăriei sale, leagăn al aviației românești de altădată.

Da, iată-l ajuns ce și-a dorit. Este pilot clasa 1 de vreo 3 ani, are numai pe avionul supersonic peste 600 de ore de zbor. Oamenii îi apreciază munca, au încredere în el. De puțin timp a fost numit locțiitor al comandantului de escadrilă…

Privește din nou bordul supersonicului. Ora 22,45. E timpul să se îndrepte spre aerodrom. Acasă, cei doi copii, Dănuț și Mihaela, vor fi adormit de mult. Însă Maria, soția sa, îl așteaptă trează, ca de obicei…

Se înscrie în tur de pistă. "Sunt 419… trenul scos… con băgat… aprobați aterizarea". "Aprob aterizarea, 419" – se aude în căștile pilotului glasul conducătorului de zbor. Totul se petrece conform unui scenariu ferm, bine cunoscut. Fiecare știe ce are de făcut și face ordonat și disciplinat. De unde și această atmosferă liniștită, de siguranță. "…419 …execut trei…". În curând, după încă un viraj, în față, de o parte și de alta a pistei, se vor alinia balizele – soldați dintr-o gardă care prezintă în noapte onorul luminos, multicolor. Imaginea aceasta îi dă, de fiecare dată, senzația inconfundabilă, reconfortantă de acasă.

Deodată, însă, toate fibrele ființei sale recepționează un semnal stupefiant. De undeva, din dreapta, limbile roșiatice ale unei flăcări violente se întind spre el. Nu se poate! Închide și deschide ochii. Valuri de fum negru-tuș inundă cabina. "AM INCENDIU LA BORD!!!" În punctul de conducere a zborului mesajul are efectul unui trăsnet. Precipitat, conducătorul de zbor: "Cine are incendiu la bord?!!?" "…419…"; "…419, temperatura"; "…în dreapta bordului…" – vine din cer răspunsul la o altă întrebare. De acolo, de sub un panou din dreapta bordului, izbucnesc fără contenire flăcări și valuri de fum negru, dens, gros. Aparatura de bord dispare sub perdeaua de fum. În câteva clipe se stinge și instalația de iluminare a cabinei. Totul intră într-o beznă etalon. Din acest moment avionul încetează să mai fie avion. Ceea ce alunecă acum pe marea nopții este o masă de metal ce fulgeră cerul cu sute de kilometri pe oră. Posibilitățile de a struni bolidul se reduc substanțial; dacă nu cumva se anulează complet. Omul de la manșă pilotează din instinct. "…nu văd nimic în cabină…" – raportează el.

"Catapultează!!!" – sună replica conducătorului de zbor.

Tânărul luptător aerian nu reacționează imediat. "Să catapultez! Să abandonez avionul!" Filme ale unor situații limită se derulează fulgerător. Și alți piloți au trăit momente asemănătoare acestora și, totuși, până la urmă au găsit soluția salvatoare. Trebuie să găsească și el o ieșire. În cabină însă nu se vede absolut nimic, iar avionul continuă să fulgere văzduhul. Îi este greu, îi este imposibil să confirme ordinul de catapultare. Cei de jos sunt îngrijorați. Un avion cu incendiu este o uriașă grenadă amorsată. Ghicește în masa de fum contactul potrivit și dă comanda de dezermetizare. La nivelul liniei în dreptul căreia se realizează legătura între interior și exterior apare o bandă prin care se zărește câte ceva afară. Schimbă hotărârea. "…VIN LA ATERIZARE…", îi anunță pe cei de jos. Dar luarea acestei hotărâri nu schimbă cu nimic situația. În fiecare clipă se poate produce ireparabilul. O răspundere uriașă, imensă apasă ființa conducătorului de zbor, care este, în noaptea aceasta, colonelul Ion Vladu. Să accepte aterizarea unui avion arzând? Este ceva fără precedent. Are el dreptul să-l lase pe pilot să-și primejduiască viața? Încearcă să afle amănunte: "…419, becul incendiu este aprins?" Pilotul: "…nu, nu, am fum și foc în partea dreaptă a bordului…". "Am înțeles, 419, ai fum și foc în partea dreaptă…". "…da, fir-ar…". "…bine, aprob aterizarea… dacă vezi că nu se poate, catapultezi…". Căpitanul Maftei se întrebuințează cu tot ce are, ce știe, ce poate el, ca om, ca pilot, ca instructor de zbor în toate condițiile. Arde ceva la avionul pe care zboară. Dar în el arde, la intensitate și temperatură infinit mai mari, dorința de a salva supersonicul. Chiar dacă… Nu are timp, nu vrea să se gândească la eșec. Face corp comun cu bolidul și-l pune pe direcție. Iată, se vede ca prin ceață pista… Urmează cea mai grea aterizare din viața sa. Își amintește că unul din instructorii lui de zbor îi spunea că de decolat cu avionul, decolează oricine, la aterizare însă trebuie neapărat un pilot. Timpul, pe panta de aterizare, se derulează cu încetinitorul. Încet, încet, în fața sa deslușesc, cât de cât clar, dalele pistei. Simți contactul roților cu betonul și apoi îl cuprinse o senzație nedefinită. Parcă aterizase într-un ocean de căldură. Domolește fuga avionului și raportează: "…**S-a rezolvat, gata!**".

Încheiase cu bine o încleștare cum n-a mai fost. Privi spre cer. Stelele îi clipiră vesele. "Strașnică noapte de toamnă", își zise. Un vers vine dinspre nopțile adolescenței. "Dar păsările cele mai frumoase pleacă". Zâmbește. Iată că nu pleacă toate. Pasărea aceasta, de pildă, de lângă el, condamnată la o păgubitoare plecare… Pasărea aceasta, care este și a lui, care acum este a lui mai mult ca niciodată… Se pierde în îmbrățișările colegilor.

Ce ar mai fi de spus după înfățișarea acestui episod cu adevărat dramatic, petrecut pe un aerodrom militar? Multe. Foarte multe. E bine ca cititorul să știe că, din momentul izbucnirii incendiului și până la încheierea aterizării, au trecut, doar aproximativ patru minute. Că, într-adevăr, incidentul n-are precedent și toți cei care-l cunosc sunt conștienți că avionul, această mare valoare pe care țara o încredințează aviatorilor militari, va mai zbura datorită exemplarei acțiuni a căpitanului Maftei. Am putea cu îndreptățire să vorbim aici de dăruire, de competență, de înaltă competență, de curaj, de spirit de sacrificiu, de eroism, de patriotismul cel mai pur… Și câte nu s-ar putea spune!? Credem însă în forța faptului ca atare.

M. MĂLIN

CAZURI SPECIALE

Sintagma aceasta simplă, CAZURI SPECIALE, desemnează situații care pot să apară în timpul zborului și care, de regulă, periclitează securitatea aeronavelor și a echipajelor.

Experiența a impus soluții, iar piloții cunosc o serie întreagă de astfel de situații și-și însușesc modul de acțiune pentru rezolvarea lor.

Uneori, însă, apar cazuri fără precedent. Rezolvarea acestora se produce datorită unor profesioniști desăvârșiți, a unor oameni cu capacități psihice și morale de excepție, cu disponibilități altruiste, cu un spirit de sacrificiu ieșit din comun.

Din păcate, în timp, și oamenii de acest fel, și faptele lor intră în anonimat. Revista noastră va încerca, pe măsura posibilităților, să facă dreptate și să le aducă în atenția cititorilor, în atenția generațiilor de aviatori actuale și viitoare.

"CER SENIN"

PROGRAM SPAŢIAL CHINEZ ...

Potrivit agenţiei **CHINA NOUĂ**, astronauţii chinezi vor începe pregătirea pentru următoarea misiune spaţială cu oameni. Cei 14 astronauţi care vor începe pregătirea pentru zborul lui "Shenzhou 6" vor fi împărţiţi în perechi, în cele din urmă o pereche fiind selectată să zboare anul viitor. În context, China ar putea începe recrutarea de noi astronauţi, deoarece toţi membrii actuali au peste 30 de ani.

...ŞI JAPONEZ

Guvernul Japoniei se gândeşte la o nouă politică în domeniul spaţiului cosmic, ce ar putea include lansarea unor oameni la bordul unei nave. Ziarul **Yomiuri Shimbun** susţine că, prin noua strategie, s-ar putea hotărî trimiterea pe orbită a unor cosmonauţi niponi în vehicule construite de Japonia.

Un program de acest gen ar costa 9,5 miliarde de dolari şi ar fi implementat într-o perioadă de la 6 la 10 ani. Mişcarea este văzută ca o modalitate de a îmbunătăţi situaţia din cadrul **JAXA** (Agenţia Spaţială Japoneză), care a avut câteva eşecuri importante, ultimul fiind cel al rachetei H-2A. De asemenea, un eventual succes va servi la creşterea prestigiului Japoniei, acesta concretizându-se într-o replică la primul zbor cu echipaj uman al navei "Shenzhou", aparţinând Chinei, zbor care a avut loc în octombrie anul trecut.

REPUBLICA SRPSKA VA DISTRUGE 4.000 DE RACHETE ANTIAERIENE

Guvernul Republicii Srpska a autorizat ministerul apărării din entitate să distrugă rezerva de 4.000 de rachete antiaeriene – a anunţat, recent, un purtător de cuvânt de la Banja Luca. Măsura a fost luată după ce ambasadorul SUA, Clifford Bond, a avertizat că aceste arme portabile ar putea cădea în mâinile teroriştilor. SFOR va asista operaţiunea de distrugere a rachetelor.

Rusia a lansat un nou satelit militar

Rusia a lansat, în data de 27.03.2004, un nou satelit militar. Lansarea a avut loc de pe cosmodromul Baikonur, din Kazahstan. Satelitul s-a desprins şase ore şi jumătate mai târziu de racheta purtătoare. Oficialii ruşi au declarat că satelitul va ajuta la realizarea complexului militar orbital al Rusiei. Lansarea a fost cea de a doua realizată în ultimele două săptămâni cu o rachetă Proton: pe 16 martie, o versiune modernizată, Proton M, a lansat un satelit comercial pentru Eutelsat.

PRIMUL ZBOR LIBER AL AVIONULUI "X-43A"

Sâmbătă, 27.03.2004, Centrul NASA de Cercetare a Zborului a câştigat încă o bătălie în cadrul programului Hyper-X, program cu un buget de 250 milioane dolari. Avionul "X-43A", un hibrid între avion şi rachetă spaţială, conceput pentru a demonstra posibilităţile tehnologiei ***ramjet****, a efectuat pentru prima oară un zbor prin mijloace proprii, după ce primul "X-43A" a fost distrus, în iunie 2001, din cauză că racheta purtătoare a ieşit de sub control.*

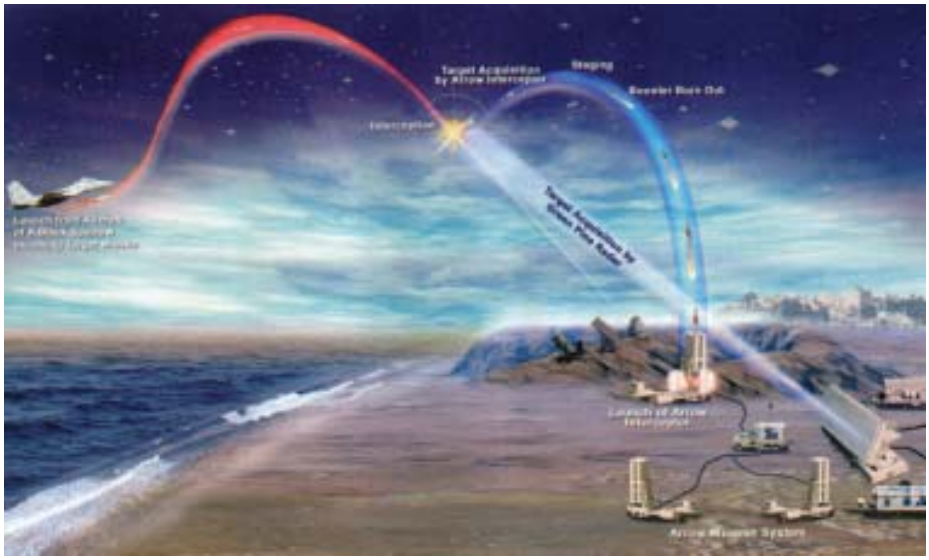
Ataşate sub aripa bombardierului B-52, "X-43A" şi racheta Pegasus s-au desprins de avion la o altitudine de 7.000 de metri. "X-43A" a fost propulsat de către racheta purtătoare la aproximativ 30.000 de metri, unde a desfăşurat o serie de manevre în timpul cărora a doborât recordul de viteză, atingând Mach 7 (7.700 de kilometri pe oră), înainte de a plonja în Oceanul Pacific. Avion fără pilot, "X-43A" este capabil să-şi ia oxigenul necesar propulsiei direct din atmosferă, spre deosebire de avioanele şi rachetele spaţiale care trebuie să transporte gazele necesare combustiei.

"A fost un succes. Totul a decurs conform planului. Cel mai frumos lucru pe care l-am văzut", *a declarat purtătorul de cuvânt al NASA.*

Ţările baltice, protejate de avioanele Alianţei

Începând cu 29.03.2004, avioane aparţinând unor ţări din NATO asigură apărarea spaţiului aerian al celor trei state baltice, misiune ce va fi îndeplinită prin rotaţie de Belgia, Danemarca, Norvegia şi Marea Britanie. Aparatele de luptă ale NATO vor fi dislocate pe un aeroport lituanian din incinta unei foste baze sovietice. Cu o zi în urmă, acolo au aterizat avioane belgiene de tipul C-130 de transport militar, având la bord 50 de specialişti şi tehnica necesară pentru întreţinerea avioanelor de luptă F-16. Sporirea prezenţei NATO în statele baltice ar putea obliga Moscova la contramăsuri, inclusiv de "refacere a prezenţei militare în nord-vestul Rusiei", a declarat preşedintele Comitetului pentru afaceri externe al Dumei de Stat, Konstantin Kosacev.

SISTEM MODERN DE INTERCEPTARE A RACHETELOR



Israelul a testat cu succes, pentru a unsprezecea oară, lansarea rachetelor balistice Arrow cu ajutorul unui sistem de interceptare modern. A fost, de asemenea, al şaselea test cu sistemul de armament complet, parte componentă a Programului de Dezvoltare a Sistemului Arrow (ASIP).

Obiectivul testului a fost să demonstreze capabilităţile noului sistem, incluzând şi o mai mare altitudine de interceptare a ţintei.

Ţinta, creată de Rafael Armament Development, a fost lansată de un avion F-15 pe coasta israeliană. Radarul de control al focului, Green Pine, a identificat-o foarte rapid şi a transmis coordonatele la Centrul de Management al Luptei (BMC). De acolo, conform planului de apărare existent, s-a dat comanda de luptă, constând în lansarea unei rachete pentru combaterea ţintei.

Programul Arrow este dezvoltat de Organizaţia israeliană de apărare împotriva rachetelor, în cooperare cu Agenţia americană de apărare împotriva rachetelor.

MODERNIZĂRI PENTRU Mi-24 PN ...

La Rostvertol, în Rusia, s-a desfăşurat o ceremonie dedi-cată finalizării primului lot de cinci elicoptere Mi-24 PN incluse în programul de imple-mentare a capabilităţii de luptă pe timp de noapte.

Armata a 4-a de Apărare Aeriană, din Caucazul de Nord, va fi prima unitate înzestrată cu aceste tipuri de elicoptere.

Programul de modernizare a inclus avionica (BREO-24), sistemele de supraveghere şi armament (FLIR), echipa-mentul de vedere pe timp de noapte (NVG).

Armamentul de la bord include rachete antitanc de tipul Ataka şi Shturm, două tunuri de 23 mm şi rachete nedirijate.

Generalul-locotenent Alexander Zelin, locţiitorul şefului Forţelor Aeriene ale Rusiei, a precizat că o serie de potenţiali cumpărători şi-au manifestat interesul pentru achiziţionarea elicopterului Mi-24 PN modernizat, printre care se află state ca Venezuela şi China.

...Şi AH-64D APACHE

În Arizona, Statele Unite ale Americii, compania Boeing a efectuat zborul de testare pentru noul echipament modernizat pentru Identificarea şi Indicarea Ţintei, parte componentă a Senzorului de Vedere pe timp de noapte, ce echipează elicopterul AH-64D. Îmbunătăţirile aduse au fost realizate cu sprijinul concernului Lockheed Martin - Arrowhead.

Introducerea noilor senzori conduce la creşterea siguranţei în zbor şi reducerea operaţiilor de mentenanţă.

Contractul de realizare şi implementare a noului echipament este în valoare de 260 milioane de dolari. În baza contractului, vor fi echipate cu noul sistem, pentru început, elicopterele de acest tip aflate în dotarea a 19 unităţi.

Elicopterele AH-64D Apache nou construite vor fi înzestrate, de asemenea, cu acest sistem produs de Boeing în colaborare cu Lockheed-Martin.

HERCULES C-130K PENTRU POLONIA

Într-o recentă vizită în Statele Unite ale Americii, Aleksander Kwasniewski, preşedintele Poloniei, a confirmat că statul polonez va beneficia de un Fond Militar Extern (FMF) în valoare de 66 milioane dolari.

O parte din acest fond va fi utilizată pentru refacerea şi modernizarea a şase aeronave Hercules C-130K, ce vor fi livrate în anul 2005,urmând a fi operaţionale în 2006.

Conform informaţiilor preliminare, cele şase aeronave vor intra în înzestrarea Bazei Aeriene Cracovia, în structura de transport aerian, care are în dotare aparate AN-26, CASA C-295 şi PZL M-28D.

UN NOU AVION DE INSTRUIRE CHINEZ

În luna decembrie 2003, televiziunea națio-nală chineză a prezentat un reportaj despre primul zbor al avionului de instruire avansată "Guizhon FTC-2000".

Acest avion a fost prezentat pentru pri-ma dată, la scara 1:1, la mitingul aerian organizat la Zhuhai, în 2002.

"Guizhon FTC-2000" este destinat instruirii avansate a piloților ce vor urma să zboare avioanele multirol din generația a patra.

Design-ul avionului este foarte asemănător cu cel al MiG-ului 21, aparatul putând atinge viteza Mach 2, altitudinea de 16.000 m și având o rază de acțiune de 2.500 km.

În prezent se află în construcție trei prototipuri, urmând ca producția de serie să înceapă în anul 2005.

Dintre posibilii cumpărători externi, Forțele Aeriene Pakistaneze s-au arătat foarte interesate în achiziționarea unui astfel de aparat.

RUSIA PREGĂTEȘTE RACHETE HIPERSONICE EXTRAATMOSFERICE

După ce președintele rus, Vladimir Putin, a avertizat că Moscova va realiza în curând arme capabile să penetreze orice scut antirachetă (aluzie la proiectul american "Războiul stelelor"), agențiile **Interfax** și **ITAR-TASS** au reluat ideea, specificând că, potrivit experților militari de la Moscova, Federația Rusă pregătește o nouă și "revoluționară" armă, care va face inutil sistemul NMD cu care Statele Unite intenționează să-și apere, din aer, teritoriul național.

Și mai explicit, generalul-colonel Iuri Baluievski, prim-adjunct al șefului Statului Major General al armatei ruse, a declarat că s-a experimentat deja un "vehicul zburător hipersonic", ce poate evolua la limita dintre atmosfera terestră și spațiul cosmic. Este vorba de o rachetă balistică manevrabilă, ce poate evolua cu viteză hipersonică și transporta încărcături nucleare. Acesta se pare că este răspunsul Rusiei la retragerea SUA din tratatul ABM, de neproliferare a armelor nucleare, și la intenția Washingtonului de a construi noi arme nucleare de dimensiuni mici.

Pentru a marca desființarea Bazei Aeriene de la Uppsala, Suedia, două aeronave JA 37 Viggens, aflate printre ultimele funcționale în cadrul unității, au efectuat un zbor special, ambele aparate purtând emblema tradițională.

Cunoscutele avioane suedeze cu dublă aripă delta se află în dotarea a încă două baze aeriene, dar până în 2006 acestea vor fi înlocuite, o bună parte a piloților pregătindu-se pentru efectuarea trecerii pe mult mai modernul "Gripen".

Austria achiziționează EUROFIGHTER

Forțele Aeriene ale Austriei au încheiat un contract cu compania Eurofighter pentru achiziția a 18 aeronave ***"Eurofighter Typhoon"***, începând cu luna mai a anului 2007.

Întrucât procesul de scoatere din uz a avioanelor "Draken", din aviația austriacă, este în plină desfășurare, se estimează că în curând va fi creat un gol în această zonă. Ca urmare, Forțele Aeriene ale Austriei vor încerca să achiziționeze 6–8 aeronave ***"Eurofighter Typhoon"***, în baza unui acord special de leasing, până la sfârșitul anului 2005, pentru a umple golul creat. Aceste aeronave ar deveni operaționale începând cu ianuarie 2006 și ar urma să fie utilizate numai pentru apărare aeriană, până la recepționarea celorlalte 18 aeronave cumpărate.

UCRAINA A PIERDUT... SUTE DE RACHETE "SA-2"!

Agenția americană de știri **Associated Press** informează pe larg, citându-l pe purtătorul de cuvânt al Ministerului ucrainean al Apărării, că din arsenalul Armatei Ucrainei s-au pierdut "câteva sute de rachete"! Inițial, cam același lucru declarase și ministrul apărării de la Kiev, Evgheni Marciuk. **"Căutăm, de câțiva ani, mai multe sute de rachete. Ele au fost deja dezactivate, dar nu le mai găsim!"** – a explicat demnitarul ucrainean.

Potrivit sursei care a difuzat știrea, este vorba de rachete din compunerea complexului antiaerian "S-75", cunoscute în Occident sub numele de "SA-2". Se specifică, de asemenea, că Ucraina a primit mii de rachete din toate țările foste membre ale Pactului de la Varșovia, special pentru a le dezafecta, dar multe dintre acestea au fost pierdute "din cauza unor probleme de numărare". Rachetele antiaeriene "SA-2" pot lovi ținte până la altitudinea de 20 de kilometri.

Forţele Aeriene Olandeze – în Afganistan

La solicitarea NATO, Forţele Aeriene Olandeze (Koninklije Luchtmacht) vor desfăşura şase elicoptere "Apache" şi 135 de militari în zona Aeroportului Internaţional din Kabul. Elicopterele vor opera permanent în zona Kabulului, în sprijinul ISAF. Două aparate "Apache" vor face parte din Forţa de Reacţie Rapidă (QRF), asigurând protecţie aeriană trupelor ISAF aflate la sol. Alte două elicoptere vor executa misiuni de recunoaştere, transport, escortă şi protecţie a convoaielor.

Forţele Aeriene Olandeze execută misiuni în Afganistan din 2002, timp în care escadrila "Hercules" a efectuat peste 75 de misiuni de transport, iar avioanele "F-16" peste 800 de zboruri operative.

Al doilea contract pentru Super Hornet

Comandamentul Sistemelor Aerian-Naval al Statelor Unite ale Americii a încheiat un al doilea contract (MYP 2) cu firma Boeing, pentru producţia a 210 aeronave F/A-18 E/F Super Hornet, în valoare de 8,6 miliarde de dolari.

Urmare a contractului, în perioada 2005–2009, Forţele Militare Navale vor fi înzestrate cu 42 de aeronave Super Hornet.

Producţia avioanelor, din acest nou contract, va începe în 2005, menţinându-se linia de asamblare de la Saint Louis.

Precedentul contract (MYP 1) a fost încheiat pentru producerea a 222 de aeronave Super Hornet, din care 170 au fost deja livrate.

INDIA A PRIMIT UN PORTAVION

În baza unui acord special, semnat în 1998, India a primit gratuit din partea Rusiei portavionul "Amiral Gorshkov". Prin acea înţelegere, noul proprietar se obligă să plătească unor firme ruseşti lucrările de refacere şi modernizare, care se situează în jurul valorii de 1,5 miliarde dolari. Aproximativ 650 milioane de dolari vor fi alocaţi lucrărilor de refacere propriu-zisă a portavionului.

În acord s-a stipulat, de asemenea, că vor fi cumpărate, în valoare de 700 milioane dolari, 12 aeronave MiG-29K simplă comandă şi 4 aeronave MiG-29 KUB dublă comandă, cu opţiunea că numărul acestora poate creşte la 30 până în 2015. Aeronavele vor fi livrate începând cu anul 2008. Acordul include, de asemenea, achiziţia a opt elicoptere Ka-28 ASW şi Ka-31 AEW.

Când va intra în înzestrarea Forţelor Navale Indiene (FNI) portavionul se va numi INS Vikramaditya, urmând ca până la acea dată portavionul INS Viraat, singurul operaţional pentru FNI, să fie pregătit pentru a fi retras din uz.

SNOW FALCON

În fiecare an, în luna ianuarie, şapte aeronave GR-7 aparţinând Bazei Aeriene Cottesmore, Marea Britanie, participă la exerciţiul ***SNOW FALCON*** în Bardufoss, Norvegia.

Exerciţiul este destinat menţinerii abilităţilor, atât ale personalului tehnic, cât şi ale celui navigant, de a opera în condiţiile grele impuse de clima deosebit de friguroasă din nordul Norvegiei.

Centrul de Pregătire Arctic al Forţelor Aeriene ale Marii Britanii din Bardufoss, care este utilizat doar în această perioadă, reprezintă locul ideal pentru o astfel de instruire.

Pentru zborul către Norvegia aeronavele GR-7 au fost echipate cu rezervoare suplimentare, utilizându-se totodată şi aeronave pentru realimentare în aer. Special pentru acest exerciţiu multifuncţional, anume programat în acest sezon, aeronavele Harrier sunt vopsite în culori asemănătoare peisajului arctic.

Parte din informaţiile şi imaginile din grupajul "Forţele Aeriene în lume" sunt preluate din revista *"Air Forces Monthly"*. Mulţumim !

REMEMBER – LUNA MARTIE

Avionul Vuia 1

18.03.1906 – Pe câmpul de la Montesson, de lângă Paris, marele inventator român Traian Vuia a efectuat primul zbor din istoria aviației cu un aparat mai greu decât aerul care s-a desprins de la pământ datorită exclusiv forței motorului său și care folosea, pentru prima dată în lume, un tren de aterizare cu roți cu pneuri. Roțile din față erau orientabile și aveau amortizoare, ceea ce a constituit, de asemenea, o noutate. Avionul s-a înălțat la aproximativ un metru și a parcurs o distanță de 12 metri.

03.1911 – Invitat în Anglia, în urma descoperirilor epocale făcute în Franța, Henri Coandă a acceptat preluarea conducerii tehnice a uzinelor Bristol, unde va construi nouă tipuri de avioane, majoritatea în serie, avioane ce vor fi numite "Bristol–Coandă".

27.03.1912 – A fost emis Înaltul Decret prin care s-a înființat, pe aerodromul Cotroceni, Școala de Pilotaj sub conducerea maiorului Ioan Macri. La început s-a zburat pe avioane Farman, apoi pe Blériot.

04.03.1914 – Pe aerodromul Vidameé, din Franța, a avut loc primul zbor cu avionul monoplan proiectat de Gheorghe Grămăticescu.

03.1914 – S-a format prima comisie medicală pentru examinarea personalului aeronavigant.

03.1916 – A fost brevetat pilot locotenentul dr. Victor Anastasiu, primul medic român (și al doilea din lume) care a obținut acest titlu. În această calitate a efectuat mai multe studii asupra comportării organismului uman în timpul zborului și a participat la lupte aeriene în primul război mondial. Ulterior a devenit întemeietorul Serviciului Sanitar Aeronautic și al Centrului Medical Aeronautic.

10.02.1917 – Se folosește, pentru prima oară în România, telegrafia fără fir la bordul unui avion, în atacul înălțimii Momâia, cota 625, când echipajul avionului a reglat tirul artileriei. În ziua atacului, aviatorii au informat în timp real despre deplasările trupelor inamice.

24.03.1917 – Locotenentul Ion Peneș a executat mai multe misiuni la Soveja și Măgura Cașinului, angajând lupte aeriene cu inamicul și ieșind victorios. Deși rănit, el a continuat lupta, fapt pentru care a fost decorat cu cea mai înaltă distincție militară de război – Ordinul "Mihai Viteazul".

03.1917 – Aviația militară și aerostația, care au cunoscut un amplu proces înnoitor cu sprijinul misiunii militare franceze, au fost dotate cu noi aparate de zbor și încadrate cu 147 militari francezi. Aviația Militară a României avea în compunere trei grupuri, cu câte 2–3 escadrile fiecare. În timpul primului război mondial jertfele aviației române s-au ridicat la 28 de piloți și observatori.

27.03.1917 – Sublocotenentul Vasile Craiu a folosit, primul, manevra de atac cu soarele în spate într-o luptă aeriană cu două avioane inamice "Fokker", pe care le-a luat prin surprindere, silindu-le să se retragă. A doua zi, deasupra lacului Brateș, Craiu a angajat lupta cu un alt avion, pe care l-a doborât deasupra satului Baldovinești.

08.03.1921 – A avut loc primul raid peste hotarele țării, realizat de sublocotenenții Ion Gruia (pilot) și Constantin Gonța (observator), pe itinerarul București – Sofia – Salonic – Atena – Salonic – București, totalizând aproape 1.800 km, cu un avion Bréguet-14, pe un timp nefavorabil.

11.03.1921 – Plutonierul aviator Alex Georgescu și-a depășit propriul record, atingând înălțimea de 6.500 de metri, fără mască de oxigen, pe un avion Bréguet-14.

18.03.1922 – Traian Vuia, cu al doilea elicopter construit de el, a reușit primele zboruri. Peste trei ani, în urma unor perfecționări aduse aparatului, a executat un zbor pe o distanță de 80 de metri, la 8 metri înălțime.

08.03.1930 – S-a constituit Comandamentul Apărării Antiaeriene.

06.03.1931 – Oficiul de Invenții al României a brevetat invenția lui Hermann Oberth "Procedeu de dispozitiv de combustie rapidă". În același an a luat startul, de pe coasta Mării Baltice, prima rachetă cu combustibil lichid construită după concepția profesorului din Mediaș.

23.03.1932 – A fost înmatriculat avionul SET-31G, de construcție specială, având ca proprietar pe Ionel Ghica, cu care, peste șapte zile, la 30 martie, renumitul pilot va decola, în raidul București – Saigon (9.350 km, în 62 ore și 25 minute), pe care l-a efectuat singur. Pentru actul său de bravură a fost decorat cu ordinul "Virtutea Aeronautică", în gradul de cavaler.

03.03.1935 – Ziarul "Universul" scria: "Echipajul aviatorilor români Irina Burnaia și Petre Ivanovici, plecați pe un avion românesc să facă un raid de antrenament spre sudul Africii, au atins, încă de la 23 februarie, localitatea Entebbe, așezată pe marginea superioară a marelui lac Victoria, pe Ecuator".

18.03.1935 – La cererea Federației Aeronautice Internaționale, Gheorghe Bănciulescu, împreună cu prințul George Bibescu, au decolat într-un raid intercontinental, cu un avion Potez-56, aterizând în mai multe capitale și mari orașe din Asia și Africa. Ei au străbătut 13.000 km în 72 de ore.

30.03.1938 – Generalul Paul Teodorescu a fost numit ministrul Aerului și Marinei.

03.03.1939 – A fost adoptată "Legea privind apărarea antiaeriană activă și pasivă a teritoriului".

01.03.1940 – Aviația militară dispunea de următorul personal navigant: 243 piloți de vânătoare, 219 de bombardament, 1.317 piloți de informație, 838 piloți de rezervă, 267 observatori, 218 radiotelegrafiști de bord și 239 mitraliori. Totalul era de 4.124, cu un deficit de 783 de persoane.

23.03.1940 – Prin ordinul Marelui Stat Major s-a hotărât ca până la 1 aprilie 1941 să se îndeplinească integral toate măsurile cuprinse în planul elaborat de generalul Teodorescu ("Ipoteza 32"), un total de 1.565 de avioane, între care 882

REMEMBER – LUNA MARTIE

avioane de luptă, 338 de rezervă și 350 pentru școli și centre de instrucție. Din nefericire pentru aviație, generalul Teodorescu a demisionat, în urma unui conflict cu Elena Lupescu, fiind înlocuit cu generalul de escadră Achile Diculescu.

03.1941 – Deși la sfârșitul acestei luni, conform "Ipotezei 32", aviația trebuia să dispună de 84 de escadrile de luptă, abia se înființaseră 50. Deficitul continua să fie dramatic, fapt ce va influența considerabil capacitatea operativă în anii războiului, în ambele campanii.

24.03.1942 – Patrula comandată de locotenentul ing. Ioan Lascu a bombardat o coloană de blindate sovietice. În cea de a doua misiune de atac la sol avionul comandantului a fost lovit și a luat foc, Lascu pierzându-și viața. Pentru eroismul dovedit, pilotul a fost decorat post-mortem cu Ordinul "Mihai Viteazul". Un alt brav aviator din aceeași subunitate, locotenentul Tiberiu Stănescu, deși grav rănit la ambele picioare, a reușit să se înapoieze la bază. Prin Înalt Decret Regal, i s-a conferit Ordinul "Coroana României" cu spade, în gradul de cavaler și cu panglica de "Virtute Militară".

02.03.1943 – Conducerea statului român a acceptat propunerea mareșalului german Göring ca o parte a personalului navigant al Grupului 7 Vânătoare să fie încadrat în Flotila germană "UDET", o flotilă de prestigiu, dotată cu avioane Me-109 G-4 noi, cu condiția ca piloții români să-și păstreze uniforma, iar pe avioane să figureze cocarda României.

03.03.1943 – S-a înființat Grupul 6 Bombardament Greu, în cadrul Flotilei 3 Bombardament, cu baza la Craiova, dotat cu 25 de avioane Ju-88, din care 12 noi. Avionul era un bimotor german conceput pentru bombardamentul în picaj.

15.03.1943 – S-a creat Grupul Aerian Român în vederea sprijinirii contraofensivei germane, ca răspuns la încercuirea de la Cotul Donului.

18.03.1943 – Grupul de Vânătoare al piloților români din cadrul flotilei germane "UDET" a preluat 40 de avioane Me-109 G-4.

19.03.1943 – Aflat cu dispozitivul de luptă pe aerodromul Pavlograd, grupul a obținut primele două victorii aeriene, dar a înregistrat și prima jertfă: însuși comandantul, locotenent-comandorul Gheorghe Radu.

29.03.1944 – Generalul Rasp, comandantul Diviziei 335 Infanterie Germană, a mulțumit comandanților Grupului 5 Bombardament și 8 Asalt pentru sprijinul dat în ziua de 17 martie în regiunea Mihailovca–Peresadovca.

30.03.1944 – După ultimele acțiuni de luptă de pe aerodromurile Lepetika și Odessa, Grupul 9 Vânătoare a început activitățile de mutare pe aerodromul Tecuci.

12.03.1945 – Generalul Emanoil Ionescu, comandantul Corpului Aerian Român, a fost

numit ministru la Subsecretariatul de Stat al Aerului. Comanda Corpului a fost preluată de comandorul Traian Burduloiu.

25.03.1945 – S-a încheiat prima etapă (începută în ultima decadă a lunii decembrie 1944) a acțiunilor de luptă ale Corpului Aerian Român pe teritoriul cehoslovac, desfășurate de personalul celor 14 escadrile, cu 176 avioane și o secție de aviație. Sprijinul masiv din aer executat de forțele Corpului a contribuit decisiv la eliberarea, de către Armata 4 română și Armata 40 sovietică, în urma unor lupte eroice, a localităților Zvolen (16 martie), Hronska Breznica (20 martie) Banska – Bystrica (25 martie).

14.03.1946 – A fost înființat Centrul de Instrucție al Aviației Militare, în a cărui componență intrau Școala Militară de Ofițeri și Subofițeri de Aviație, la București, și Școala Militară de Ofițeri Mecanici și Maiștri de Aviație, cu sediul la Mediaș.

03.1949 – Divizia de Artilerie Antiaeriană, Centrul de Instrucție și Școala de Ofițeri de Artilerie Antiaeriană, precum și Regimentul de Pândă Aero au fost scoase din compunerea Comandamentului Aviației și trecute în subordinea Artileriei Armatei.

03.1950 – Comandamentul Aviației Militare a fost redenumit Comandamentul Forțelor Aeriene Militare (C.F.A.M.).

31.03.1950 – Cu ocazia preluării funcției de comandant al Comandamentului Apărării Antiaeriene de către generalul-maior Constantin Doncea, s-a prezentat starea acestei categorii de forțe armate și obiectivele de îndeplinit pe termen scurt și mediu.

22.03.1952 – S-a format Divizia 66 Vânătoare pe aerodromul Craiova, compusă din trei regimente de aviație de vânătoare (cu aparate de zbor cu reacție), două la Craiova și unul la Deveselu.

25.03.1953 – Regimentul 226 Aviație Vânătoare Reacție de pe aerodromul Deveselu a început trecerea

piloților pe avionul MiG-15. Primul ofițer care a zburat în simplă comandă pe acest tip de avion de vânătoare-bombardament a fost căpitanul Daniel Mălăescu.

03.1955 – Regimentul 282 a fost dotat cu opt avioane de bombardament cu reacție IL-28.

04.03.1955 – S-a aprobat organizarea unică a sistemului de radiolocație.

05.03.1958 – A început, în țara noastră, zborul pe avioane supersonice MiG-19.

Primul pilot român care a efectuat, în România, zboruri cu acest tip de aparat, a fost locotenent-colonelul Nicolae Borzea. Tot el va fi și cel ce va depăși viteza sunetului, cu același tip de avion.

28.03.1961 – Gheorghe S. Popoiu a proiectat și brevetat un ingenios aparat de zbor cu sustentație prin elice, numit aviohelicopter.

10.03.1967 – A luat ființă, la Timișoara, Divizia 34 Apărare Antiaeriană a Teritoriului.

01.03.1982 – Comandantul Grupului de Zbor Român în Angola, generalul-maior Aurel Niculescu, a brevetat primii instructori de zbor, aspiranții Sidru și Delgado, din școala ENAM, înființată de aviatorii români în acea țară.

07.03.1983 – Avionul subsonic cu reacție românesc IAR-93 a fost prezentat, în aer și la sol, în fața reprezentanților mai multor țări din Europa.

Documentar realizat de ELENA TOFAN și PETRE BÂNĂ

Un inamic care nu iartă

DEZORIENTAREA SPAȚIALĂ LA PILOȚI

Cu câteva luni în urmă, comunitatea aviaţiei militare a trăit drama unui accident în care şi-a pierdut viaţa un pilot cu experienţă, recunoscut şi apreciat pentru calităţile sale. La câteva minute după decolarea cu un avion MiG-21 Lancer, într-un zbor de noapte în condiţii meteorologice grele, la a treia misiune din startul respectiv, raportează apariţia unui puternic derapaj, motiv pentru care cere şi primeşte permisiunea întreruperii misiunii. Aflat la o înălţime de 1000 de metri, intră într-un viraj pe dreapta, iar după aproximativ 18 secunde aparatul se afla în poziţie pe spate, la câteva sute de metri de sol. Din acest moment, pilotul execută rapid o serie de manevre extrem de sigure şi precise, prin care pune avionul în poziţie normală şi în traiectorie de urcare, mărind energic puterea de tracţiune a motorului. Era însă prea târziu. Concluzia comisiei de anchetă a fost una fără echivoc: dezorientare spaţială.

Ce este dezorientarea spaţială?

A fi orientat în spaţiu are, în aviaţie, două înţelesuri majore: primul se referă la localizarea poziţiei geografice, al doilea – la conştientizarea poziţiei în raport cu suprafaţa pământului (orizontala). Acest al doilea sens este cel care ne interesează în continuare.

Expresia „dezorientare spaţială” se referă la un fenomen complex, având cauze şi modalităţi de manifestare multiple, dar un singur efect: pierderea reprezentării corecte a poziţiei în raport cu un sistem de referinţă care este, în mod obişnuit, orizontala sau, în cazul zborului în formaţie, capul formaţiei. Termeni echivalenţi sunt „iluziile” sau „senzaţiile false”.

Consecinţele dezorientării pot fi dezastruoase prin faptul că acţiunile bazate pe informaţii incorecte conduc la deteriorarea traiectoriei aparatului, cu riscul lovirii de o altă aeronavă, la zborul în formaţie, sau de sol, într-o evoluţie aparent controlată. În pofida imensului efort de conştientizare şi antrenament care se face în rândul piloţilor, ponderea accidentelor produse în condiţii de dezorientare spaţială se menţine la un nivel ridicat. Studiile prezentate la un simpozion dedicat în SUA acestui fenomen, în anul 2000, indică un procent de 19-25% dintre accidentele de avion şi în 30% dintre accidentele de elicopter ca fiind generate de dezorientarea spaţială. Situaţia este suficient de gravă pentru a menţine un nivel de alertă ridicat în rândul personalului aeronavigant.

Care sunt cauzele dezorientării spaţiale?

Aşa cum am spus deja, dezorientarea spaţială descrie un efect generic având mai multe cauze. În esenţă, aceste cauze pot fi grupate în câteva categorii:

- Informaţii eronate furnizate de organele senzoriale ca efect direct al condiţiilor de zbor (accelerații, suprasarcini, vizibilitate redusă sau absentă, absenţa sistemului de referinţă etc.);
- Incapacitatea mecanismelor neuropsihice de a prelucra şi integra corect informaţiile contradictorii oferite de simţuri, în absenţa vizibilităţii directe a sistemului natural de referinţă (pământul).

Din momentul în care acţiunile pilotului încep să se bazeze pe o reprezentare de poziţie eronată, aparatul de zbor intră pe o traiectorie periculoasă, putând degenera în accident dacă nu este corectată în timp util.

Componentele sistemului de orientare spaţială

Controlul poziţiei în spaţiu (reprezentarea şi menţinerea corectă a poziţiei în raport cu un sistem de referinţă) este rezultatul unui proces complex, care are două componente principale:

- Integrarea subconştientă, reflexă, a informaţiilor provenind de la organe senzoriale (analizatorul de mişcare şi echilibru din urechea internă, senzorii de presiune cutanată, senzorii de mişcare de la nivelul muşchilor şi articulaţiilor);
- Interpretarea conştientă a informaţiilor externe primite prin analizatorul vizual. Acestea, la rândul lor, pot proveni din observarea directă a sistemului de referinţă (zbor la vedere) sau, indirect, prin citirea unor informaţii de pe aparatele de bord (zbor instrumental).

Mecanismele subconştiente, reflexe, rapide, mai puţin consumatoare de energie psihică, tind să aibă prioritate asupra celor conştiente. Ca urmare, în absenţa vizibilităţii

exterioare, mecanismul de control al poziţiei va tinde în mod natural să urmeze datele simţurilor, în locul celor rezultate prin raţionament. Cu alte cuvinte, pilotul se va conduce reflex după senzaţiile propriului corp, şi nu după datele, interpretate conştient, oferite de aparatelor de bord.

Pentru a înţelege mai bine acest fapt, credem că este util să facem apel la mecanismul psihologic numit regresie. Orientarea primară, mai veche şi mai sigură, conferă un sentiment de încredere şi siguranţă. În plus, aceasta implică un consum psihic mai scăzut, datorită automatizării ei prin exerciţiu îndelungat. Pilotul care se află în zbor fără vizibilitate ignoră involuntar aparatura pentru controlul poziţiei în spaţiu, lăsându-se furat de apelul la mecanismele primare de orientare (regresează către acestea). Acest lucru poate fi stimulat de anumite condiţii particulare, cum ar fi: stres emoţional, oboseală, sarcini suplimentare. „Aţipirea" raţiunii şi trecerea pe circuitul de control senzorial nu este un act de neglijenţă sau de incompetenţă, ci o reacţie inevitabilă, determinată de natura proceselor de orientare, a mecanismelor neuropsihice care stau la baza întregii situaţii de zbor la un moment dat. Este, în ultimă instanţă, expresia unor limite umane de netrecut.

Analizatorii senzoriali responsabili cu controlul poziţiei, mai ales cei din urechea internă (canalele semicirculare şi organele otolitice), sunt incapabili să opereze corect în condiţiile specifice zborului. La rândul lui, nici ochiul nu mai este la fel de eficient atunci când trebuie să se informeze la distanţe mari, în condiţii de luminozitate, contrast, unghiuri şi viteze de mişcare fundamental diferite faţă de cele în care operează în mod obişnuit. Toate aceste condiţii la un loc fac din orientarea spaţială în zbor o problema dificilă şi plină de riscuri.

Cele mai multe dintre problemele de orientare spaţială sunt generate de urechea internă, al cărui sistem de canale semicirculare dispuse pe trei axe spaţiale asigură simţul echilibrului, în cooperare cu informaţiile vizuale. Pe scurt, lichidul din interiorul canalelor semicirculare se mişcă sub efectul mişcărilor corpului, determinând stimularea celulelor ciliate de suprafaţa lor internă. Acestea sunt cele care transmit senzaţiile către creier, semnalizând direcţia de mişcare. Cele trei canale plasate în planuri diferite produc simultan date care permit evaluarea poziţiei în spaţiul tridimensional.

Acest mecanism, simplu şi eficient în condiţii normale, devine extrem de vulnerabil în lipsa informaţiilor vizuale. Situaţia se complică şi mai mult prin asocierea altor informaţii senzoriale contradictorii, cum sunt cele de presiune, generate de forţa centrifugă, pe care corpul le preia prin contactul solidar cu scaunul de pilotaj. Principala „deficienţă" a sistemului de canale semicirculare este dată de faptul că acestea produc senzaţii de mişcare numai la modificarea stării curente, devenind insensibile atunci când mişcarea devine continuă şi constantă. Ca urmare, deşi aflat în poziţie înclinată, pilotul are senzaţia de zbor orizontal.

Aparent, soluţia dezorientării spaţiale este una simplă: controlul poziţiei în spaţiu după informaţiile oferite de aparatele de bord (giroorizont, indicator de viraj) şi ignorarea „sugestiilor" provenind de la simţurile naturale. Nimic mai simplu şi nimic mai complicat în acelaşi timp, aşa cum vom vedea mai departe.

Când apare dezorientarea spaţială?

Din cele spuse deja, rezultă că piloţii sunt în pericol de dezorientare spaţială atunci când nu pot percepe în mod direct orizontul natural, adică atunci când lipseşte vizibilitatea în afara cabinei. Acest lucru se întâmplă în zborul de noapte, mai ales cu cerul acoperit, la zborul în plafonul de nori, în pâclă, ceaţă, sau chiar şi în zile perfect senine, dacă se zboară peste suprafeţe întinse acoperite cu zăpadă sau apă. Situaţia devine şi mai complicată dacă informaţiile vizuale exterioare sunt fragmentare, episodice, menţinând tentaţia pilotului de a privi afară din cabină (de exemplu, la străpungerea unui plafon neomogen de nori, cu spărturi care permit iluminări sporadice). Chiar şi numai după o întrerupere a zborului de 3-4 săptămâni, orice pilot poate fi victima dezorientării.

Dezorientarea spaţială este cu atât mai periculoasă, cu cât aceasta apare în evoluţii mai aproape de sol. Este unul dintre motivele pentru care statisticile accidentelor de elicopter contabilizează mai multe cazuri de dezorientare spaţială decât cele de avion.

Forme de dezorientare spaţială

Aşa cum am precizat, dezorientarea spaţială se manifestă într-o varietate de forme, unele mai frecvent întâlnite, altele mai rare. Nu există statistici care să indice frecvenţa de apariţie a unei forme de manifestare (iluzii de zbor), rapoartele de accident limitându-se să consemneze, în mod generic, dezorientarea spaţială ca element cauzal.

În mod sintetic, tipurile de iluzii provocatoare de dezorientarea spaţială pot fi clasificate astfel:

- **Somatogirale,** generate de incapacitatea canalelor semicirculare din urechea internă de a reflecta corect mişcările prelungite de rotaţie. Este vorba, în principal, de **iluzia oculogravitaţională** şi **"spirala morţii".** Prima se manifestă prin senzaţia de cabraj accentuat în decolare, ca urmare a acceleraţiei liniare, sau senzaţia de picaj accentuat în situaţii de decelerare. În primul caz, pilotul are tendinţa de reducere a unghiului de cabraj care, dacă se prelungeşte, poate duce la percutarea solului. În al doilea caz, pilotul tinde să mărească unghiul de cabraj, cu pericolul pierderii de viteză şi al intrării în limită de angajare.

Cât priveşte aşa-zisa "spirală a morţii", se ştie că, după 10–20 de secunde de la intrarea

într-un viraj, pilotul nu mai percepe înclinarea, ca urmare a stabilizării lichidului din canalele semicirculare. La terminarea virajului şi aducerea aparatului în poziţie orizontală, inerţia lichidului din canalele semicirculare va genera impresia de viraj pe partea opusă. Dacă pilotul va încerca să corecteze această falsă senzaţie, va antrena aparatul din nou în virajul iniţial. În acest mod, aparatul reintră în viraj şi, dacă nu este corectat la timp, poate continua, cu pierdere de înălţime, până la percutarea solului;

◆ **Somatogravitaţionale,** care implică senzaţia de schimbare a poziţiei atunci când organele otolite sunt stimulate de acceleraţia liniară. Este vorba de **iluzia poziţiei răsturnate,** care apare sub efectul acceleraţiilor G asupra organelor otolite şi creează senzaţia de zbor pe spate. Acţionând pentru corecţia acestei senzaţii, pilotul va pune cu adevărat aparatul în zbor pe spate;

◆ **Vizuale,** atunci când organul vizual oferă informaţii incorecte. Astfel, zburând noaptea, mai ales în zone necunoscute, sunt posibile identificări greşite (confundarea unei autostrăzi cu pista de aterizare, confundarea unui oraş cu altul etc.). În zborul deasupra unui plafon de nori, pilotul poate confunda orizontul cu linia înclinată a norilor. La aterizarea pe timp de noapte, pot apărea aprecieri greşite ale distanţei, în funcţie de dimensiunea şi intensitatea surselor luminoase. Acest fapt conduce la o pantă de aterizare necorespunzătoare, care pune în pericol calitatea aterizării. Pot apărea, de asemenea, iluzii de înclinare la traversarea unui plafon de nori necompact, prin care răzbat ocazional razele soarelui sau lunii.

Există şi o aşa-zisă **iluzie autocinetică.** Este o falsă percepţie de mişcare a unui punct luminos fix, aflat pe un fond întunecat, lipsit de cadre de referinţă (o stea, un reper luminos de la sol, privite mai mult de 10 secunde). Orientarea după acest punct în mişcare aparentă conduce la modificarea incorectă a traiectoriei de zbor.

Zborul deasupra apei cu sistemul de vedere pe timp de noapte este în mod special periculos. Apa este invizibilă prin sistemele de vedere nocturnă, iar reflectarea stelelor pe suprafaţa ei poate cauza stări de dezorientare şi confuzie asupra poziţiei orizontale (inclusiv senzaţia de zbor pe spate);

◆ **Somatosenzoriale,** manifestate prin percepţii false ale poziţiei corpului, generate de atingeri uşoare, senzaţii de durere sau presiune, temperatură sau tensiune musculară. De exemplu, strângerea incorectă a centurilor, cu presiuni mai mari pe o parte a corpului, poate genera, în timp, senzaţii de zbor înclinat. Chiar şi atingeri uşoare, ori presiuni mici provenind de la obiecte sau părţi ale echipamentului pot genera astfel de senzaţii.

Exemplele de mai sus nu reprezintă decât o mică parte din lunga listă a posibilelor forme prin care creierul pilotului traduce în mod greşit în informaţii de poziţie semnalele primite de la organele de simţ. Sub efectul iluziilor, piloţii pot manifesta erori de raţionament cu privire la mărimea, forma, orientarea, mişcarea sau distanţa faţă de obiecte (repere terestre, alt avion, nori etc.). Cu cât distanţa faţă de aceste obiecte este mai mică, cu atât timpul disponibil pentru o eventuală corecţie este mai redus şi, implicit, riscul unei traiectorii periculoase mai mare.

Tipuri de dezorientare spaţială

În funcţie de evoluţia fenomenului, dezorientarea spaţială este clasificată în trei categorii, astfel:

Dezorientarea spaţială de tip I, în care fenomenul se manifestă fără ca pilotul să îşi dea seama de prezenţa sa. Acest fapt conduce la acţiuni bazate pe informaţii false de poziţie, ceea ce generează alterarea progresivă a evoluţiei aparatului şi creşterea rapidă a gradului de risc. Pe acest fond, zborul merge spre accident, iar apariţia sa depinde de durata dezorientării cumulată cu distanţa faţă de sol şi viteza de zbor. Cele mai frecvente accidente datorate dezorientării se înregistrează în evoluţii la joasă înălţime.

Dezorientarea spaţială de tip II, care semnifică trecerea la faza de conştientizare a stării de dezorientare, când pilotul îşi dă seama de existenţa unui conflict între simţuri şi indicaţiile aparatelor de bord. Din păcate, aceasta nu reprezintă rezolvarea problemei, ci o altă problemă în sine.

*„La o manevră în înclinare, mi-am dat seama că **mâna** nu era în concordanţă cu **simţurile**. Acum singurul gând era să ajung cât mai repede deasupra plafonului. Pilotajul a fost o tortură! Ce m-a ajutat să ies din încurcătură a fost faptul că nu mi-am pierdut nici un moment încrederea în aparate. Realizam perfect indicaţiile lor, dar simţurile nu erau în concordanţă. **Mâna** tindea să asculte mai mult de **simţuri** decât de **raţiune**. Avionul mi se părea mult înclinat pe dreapta, în timp ce giroorizontul indica o uşoară înclinare pe stânga! În sfârşit, am ajuns deasupra! Uşurat, am lăsat deoparte aparatele şi am adus avionul la orizontală, **după simţuri**. Mare greşeală! Am aruncat o privire afară şi... surpriză! Sub mine se întindeau mii de stele! **A fost un şoc teribil**. Aparatele indicau o înclinare de 30 de grade, deci nu priveam în jos, ci în sus! Această iluzie a dispărut după ce am luat înălţime şi am putut distinge orizontul natural."*

Avem în această descriere întreaga „dramă" a unei dezorientări de tip II. Deşi conştient de situaţie, pilotul face faţă presiunii propriului organism, intrat în conflict cu realitatea prezentată de aparatele de poziţie de la bord. Suprasolicitarea mintală şi emoţională impusă de controlul orientării duce, de multe ori, la canalizarea excesivă a atenţiei spre acest aspect. Astfel se explică pierderea controlului asupra înălţimii, datelor de navigaţie, situaţiei de trafic şi, implicit, apariţia altor surse de risc cu potenţial de accident. În ansamblu, luptând cu efectele dezorientării, pilotul pierde capacitatea de reprezentare coerentă, dinamică a situaţiei de zbor. În cel mai bun caz acest lucru conduce doar la ieşirea din parametrii planificaţi ai misiunii.

Incidenţa acestui tip de dezorientare este mare în rândul aviatorilor. Zborul în aceste condiţii este dificil, dar, dacă se menţine spiritul critic şi încrederea în aparatele de bord, situaţia evoluează spre recuperarea stării de orientare.

Dezorientarea spaţială de tip III se referă la o situaţie extremă, din fericire mult mai rară, în care pilotul, deşi realizează că este dezorientat, nu reuşeşte să recapete controlul aparatului. din cauza stării de stres acut, pe fondul incapacităţii de autocontrol emoţional sau al unei stări somatice patologice. Trăirile pilotului sunt dominate de sentimente puternice de neajutorare şi confuzie, aparatul i se pare scăpat de sub control, iar informaţiile de bord complet lipsite de sens.

Din filmul unei situaţii de acest gen, relatat de un pilot militar, reţinem evoluţia **in crescendo** a reacţiei afective. Mai întâi "*o undă de agitaţie interioară, neînţeleasă*", apărută la urcarea pe scara avionului. Apoi, ceva mai târziu, în aer, "*furnicături ale membrelor*". În ultimă instanţă, totul culminează cu manifestări neurovegetative accentuate: "*amorţeală a membrelor, val de căldură cu senzaţie de sufocare, greutate în respiraţie, zgomot anormal în cască, accentuarea pulsului, greutate exagerată a capului şi dureri musculare pronunţate*", o dată cu senzaţia iminentă de prăbuşire pe comenzi! Un alt aspect semnificativ este evoluţia "în valuri" a stării negative. După momente paroxistice, în care pilotul are senzaţia că totul este pierdut, intervin stări de relativă acalmie, în care sentimentul de siguranţă se reinstalează o dată cu recăpătarea controlului situaţiei de zbor. Punctul culminant în situaţia la care ne

referim a survenit în apropierea aerodromului, când pilotul a scos frânele aerodinamice pentru o necesară corecție de viteză și a trăit senzația stranie că "*avionul zboară cu coada înainte!*

Deși și-a dat seama că este victima unei reacții emoționale, subiective, pilotul a reușit cu mare greutate să se concentreze asupra aparatelor de bord și asupra comenzilor. Sentimentul că se afla într-un pericol iminent era irepresibil și extrem de acut. Cazul din care am citat, doar parțial, relatările de mai sus s-a terminat, din fericire, cu bine, dar cu prețul unui efort de autocontrol aflat la limita posibilităților. Imediat după zbor, pilotul simțea o "*senzație de amețeală, ca a unui om beat sau a unui nefumător care pune prima țigară în gură*", concomitent cu o stare de oboseală accentuată și un puls accelerat.

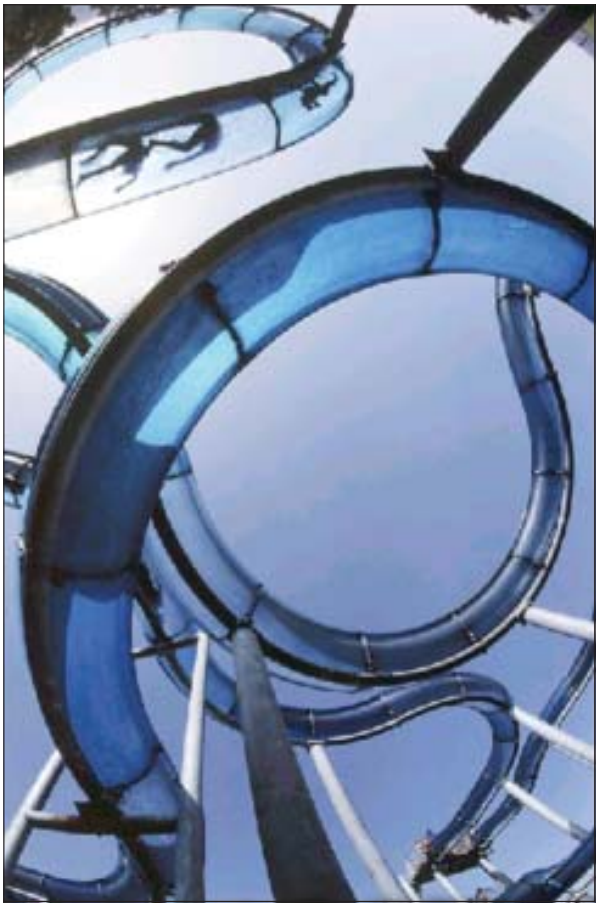
Cine poate fi victima dezorientării spațiale?

Studiile pe această temă oferă concluzii lipsite de echivoc: oricine poate fi victima stărilor de dezorientare. Și suntem convinși că fiecare pilot care citește aceste rânduri poate depune mărturie despre adevărul acestei afirmații. Experiența totală de zbor nu reprezintă o pavăză, doar antrenamentul recent în condiții de zbor fără vizibilitate având efecte pozitive. Deși dezorientarea spațială își are rădăcinile în caracteristicile anatomice și funcționale ale sistemului nervos, există variații individuale ale susceptibilității la apariția acestui fenomen. Printre factorii favorizanți certi sunt menționați: oboseala, stările patologice care afectează organul auditiv, vizual sau starea generală a organismului, diminuarea stării de concentrare în faze ale zborului considerate mai ușoare, stările emoționale deosebite care afectează capacitatea de concentrare, suprasolicitarea cu sarcini suplimentare neprevăzute.

Este dezorientarea spațială eroare de pilotaj?

În cazul unui accident produs ca urmare a unei stări de dezorientare este imposibil de evitat răspunsul la această întrebare. Aparent, nimic nu justifică catalogarea ca eroare a unei succesiuni de acte de pilotaj care se bazează pe date eronate, în condițiile în care datele corecte erau disponibile la bord. O astfel de optică, însă, este extrem de superficială și incorectă, deoarece ignoră natura intrinsecă a zborului. Prin faptul că nici un pilot nu se poate sustrage apariției dezorientării, în anumite condiții, rezultă că avem de a face nu cu o deficiență personală, individuală, ci cu una general umană.

Desigur, această apreciere nu justifică adoptarea unei atitudini fataliste. Fiecare pilot care trece printr-o situație de dezorientare trebuie să facă o analiză lucidă și să tragă învățămintele necesare. În cazul accidentelor, se vor avea în vedere aspectele care se referă la gradul de antrenament specific, estimarea stării fizice și psihice pentru zbor, precum și la respectarea metodicii de instruire. Dar, dincolo de toate acestea, un lucru trebuie să fie neapărat evitat: incriminarea pilotului. De-a lungul istoriei aviației, dezorientarea spațială a fost unul dintre fenomenele cele mai intens studiate. În prezent se știe cu certitudine că natura sa ține de elemente de vulnerabilitate umană, care pot fi compensate, dar nu pot fi eliminate. Incriminarea dezorientării spațiale, cu toate consecințele care ar decurge de aici, nu ar avea decât un singur efect – mascarea fenomenului, cu consecințe infinit mai periculoase. Experiența altor aviații militare a demonstrat că, după ce atitudinea față de dezorientarea spațială s-a modificat, comisiile de anchetă au putut concluziona corect și deschis, permițând o evaluare obiectivă a fenomenului și, implicit, adoptarea unor măsuri preventive mai eficiente.



Cum poate fi prevenită dezorientarea spațială?

Unul din marii specialiști în problematica dezorientării spațiale aprecia că aceasta va persista atâta timp cât aparatele de zbor vor fi pilotate de oameni. În aceste condiții, este cu atât mai important să fie exploatate toate mijloacele posibile de reducere a incidenței și de minimalizare a numărului de accidente produse de dezorientarea spațială.

Deși dezorientarea spațială reprezintă o amenințare redutabilă, iar accidentele de acest gen continuă să se înregistreze, credem că ele nu reprezintă, totuși, o fatalitate. În toate cazurile, manifestările de dezorientare s-au dovedit a fi fost pe deplin evitabile. Mai mult, ele au apărut la piloți cu multă experiență, care au avut destule alte situații dificile pe care le-au rezolvat fără greșeală. Dacă avem în vedere cauzele și condițiile favorizante, atunci nu este prea greu să punctăm câteva măsuri elementare de prevedere:

- Cunoștințe temeinice cu privire la natura dezorientării spațiale și la situațiile care favorizează apariția acesteia;
- Imediat ce vizibilitatea scade, se trece la pilotajul riguros, după instrumentele de bord;
- În cazul apariției unui "conflict" între simțuri și indicațiile aparatelor, singurele care vor fi crezute vor fi aparatele;
- În zborul fără vizibilitate se vor face cât mai puține mișcări ale capului și, mai ales, se va evita mișcarea bruscă a acestuia;
- Pilotul conștient de situația de dezorientare are mai multe șanse să o depășească dacă are puterea de a cere sprijinul celor de la conducerea zborului. Orgoliul nu este întotdeauna cel mai bun sfetnic!;
- Se va evita zborul, dacă starea de sănătate nu este perfectă;
- Se vor evita medicamentele care alterează capacitatea de concentrare;
- Se va evita cu strictețe zborul sub influența, fie și reziduală, a alcoolului.

Locotenent-colonel dr. psih.
MARIAN POPA,
Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială

"ÎNGERUL COBOARĂ PE PĂMÂNT..."

Comandorul Muntiu zâmbind la peste 3000 m înălțime

A venit și ziua aceea, de rămas bun, când comandorul Florin, pe care mulți l-au asemuit cu un alt Florin, Piersic, a trebuit să-și ia rămas bun de la cer. Cerul nostru, al tuturor, dar mai ales al piloților.

Vineri, 12 martie 2004. O zi mohorâtă, ca inima lui **Florin Muntiu.** Venea singur pe aleea ce ducea spre locul unde era parcat bătrânul, dar încă vigurosul C-130 Hercules, cu care avea să decoleze în ultima sa misiune de zbor. E aceeași aeronavă, 6166, cu care pe 28 ianuarie 2002, la miezul nopții, în prezența unei armate de ziariști, își lua zborul spre Kabul, în prima misiune în sprijinul Forței Internaționale de Asistență de Securitate din Afganistan (ISAF). Aceasta a fost prima misiune reală de luptă executată de aviatorii militari români după cel de al doilea război mondial. Peste 50 de zboruri avea să execute în și dinspre acea țară mult zbuciumată, cu un mare grad de risc, pentru că acolo îl trimisese țara, conducerea Forțelor Aeriene, a Bazei 90 Transport Aerian în care a slujit 30 de ani, fără nici o întrerupere. Așa cum l-au trimis și în Maroc, în Sudan, în Irak, în multe alte țări din Europa, Asia, Africa. Mesager peste mări, țări și continente al calităților de zburători ale românilor, în misiuni care mai de care mai interesante, iar unele de-a dreptul periculoase.

În noaptea de 28 spre 29 ianuarie 2002, înainte de a se urca în avion și a lua drumul Kabulului, mi-a spus: "Dacă trec cu bine și de misiunea asta, trăiesc o sută de ani". Voiam să-l întreb pe 12 martie, când l-am "interceptat" pe alee, dacă nu s-a răzgândit cumva apropo de promisiunea făcută atunci și a mai adăugat câțiva ani la sută. Alta era însă prioritatea. L-am atacat direct, fără o pregătire preliminară.

– Ce simți, Florine?

– Simt că mi se rupe sufletul, a venit, ca un șuierat, răspunsul. Cum au trecut dom'le atâția ani? Când s-au dus?

De parcă ar fi fost vorba de cinci, zece, așa vorbea. Dar, poate, atunci, se gândea la locotenentul Muntiu, cel de acum 30 de ani, care, pe aceeași pistă, își începea cariera de pilot de transport. Ajunși la aeronavă, ni se pare nouă, sau tehnicienii, ceilalți membri ai echipajului, îi caută insistent privirile? Nu se lasă însă leul așa ușor înduioșat. E tare. Este aproape impasibil. Începe, însoțit de tehnicieni, și de noi toți, controlul aparatului înainte de a semna de primire. Îi mângâie, tandru, botul, fuzelajul. Cu el a spintecat atâtea meridiane și paralele! I-a fost și îi este atât de drag!

Decolăm de pe Otopeni pe o vreme rea, închisă, cu vizibilitate redusă. Cum a zburat în cea mai mare parte a carierei lui.

Deasupra perdelei groase de nori, după ce spargem plafonul, ne întâmpină un soare extraordinar. Îți vine să ieși din avion și, călcând pe coamele norilor, să încerci să plutești deasupra mării lăptoase, spre discul de foc. Aici chiar că este primăvară. Ce anotimp o fi acum în sufletul lui Florin?

Numai la așa ceva nu se gândește el. Este atent la zborul secundului din stânga lui, **locotenent-comandorul Viorel Pană,** al cărui instructor este, așa cum a fost la mai toți tinerii piloți din aviația militară de transport. I-a format, ca să-i aibă ajutoare sigure în misiuni de mare importanță peste mări și țări. Le-a fost instructor pe AN-24, apoi pe C-130 Hercules. De la el au învățat – cum ne spunea **locotenent-comandorul Ninel Grigore** – să fie calmi, siguri pe ei, indiferent de condițiile meteo, de ce se petrecea neobișnuit în zbor. Grigore i-a fost secund în primul zbor spre Afganistan, apoi acolo, deasupra zonelor muntoase, unde primejdia îi pândea cu fiecare kilometru survolat. Le-a dat priceperea și puterea de a fi, la rându-le, piloții siguranței depline. Aveam să aflu și de la **locotenent-comandorul Ion Staiculescu,** de la **căpitan-comandorul Ion Victor** momente deosebite din perioada când au zburat împreună.

Dintre cazurile speciale rezolvate în zbor de Muntiu, două ne revin în minte. La Cluj, când, în decolare, după ce abia băgase trenul, s-a oprit unul din motoarele AN-ului. Se spărsese o conductă. Tehnicianului de bord îi era teamă să nu ia foc avionul, să nu explodeze în aer. Muntiu a ocolit casele, biserica romano-catolică și a adus aeronava, e drept cu mare greutate, și cu mari emoții, înapoi, la aterizare. Un caz, pe care specialiștii îl considerau catastrofă iminentă, a fost rezolvat grație priceperii și stăpânirii de sine de care dăduse dovadă. Ca și atunci când, deși avea o avarie la instalația de ulei, a izbutit să lanseze parașutiștii îmbarcați și apoi să vină la aterizare.

Îi surprindem calmul imperturbabil, de care și soția sa, Olivia, a rămas de atâtea ori impresionată, ca și fiica lor, Mona-Suzana. Mai multe emoții au avut ele în noaptea de dinaintea ultimului zbor al lui Florin.

Și cu toate acestea, pe 12 martie, el s-a trezit mai devreme ca de obicei. Încheia o carieră. Și avea sufletul împăcat că tot ce își propusese – reușise. Fiindcă și-a gândit toți pașii făcuți. Fiindcă a stăruit, întotdeauna, asupra pregătirii fiecărei misiuni. Fiindcă astfel și-a onorat cele 6.100 de ore de zbor, dintre care circa 3.000 pe AN-uri și peste 2.300 pe C-130 Hercules. De asemenea, momentul psihologic, ultimul zbor pe aerodromul care îl consacrase, a fost anticipat serios, a fost pregătit din timp.

...Din zona aerodromului, trecusem într-un raid deasupra norilor și a multora din localitățile peste care zburase de atâtea ori. Inclusiv cele pe care le survolase când era elev, la Boboc, unde-l duce adesea gândul, la cel mai iubit instructor de zbor al său, pe L-29, **comandorul (r)** de azi, **Ion Zomoniță.** Ne îndreptăm spre Otopeni. Locotenent-comandorul Pană încearcă să execute manevrele de spargere a plafonului în jos, pentru a se înscrie în procedurile de aterizare, dar vedem cum aeronava urcă din nou, ușor, pentru câteva minute. Intuiesc că este mâna lui Muntiu. Vrea să amâne, fie și cu câteva clipe, momentul desprinderii din această feerie, din atmosfera ce pare decupată dintr-o lume de basm. Și îngerilor le-ar fi greu să coboare pe pământ dintr-un asemenea peisaj dumnezeiesc!

Dar timpul a expirat. Norii se vălătucesc pe aeronavă și în scurt timp suntem iar în zbor "la vedere". O aterizare unsă. Este... arta lui Muntiu. Ultima revenire aici, la Otopeni, unde cu 30 de ani în urmă a decolat pentru prima dată ca simplu pilot de transport. S-a afirmat apoi în funcțiile de comandant de patrulă, locțiitor al comandantului pentru zbor, instructor cu tragerile și lupta aeriană, comandant de grup de aviație, locțiitor al comandantului Bazei 90 Transport Aerian, șef de stat major al aceleiași mari unități de elită a Armatei și Forțelor Aeriene. Un rulaj care pare a nu se mai termina, oprirea motoarelor și coborârea, în aplauzele celor ce i-au fost atâția ani alături.

Fotografia de rămas bun

Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

O VIAȚĂ ÎNCHINATĂ AVIAȚIEI

Generalul-maior (r) AUREL NICULESCU este un nume de referință în aeronautica națională. La cei 80 de ani, împliniți la 20 ianuarie 2004, este la fel de entuziast și devotat profesiei și menirii de aviator ca și atunci când avea 18 ani, vârstă la care a obținut întâiul brevet de pilot, cel de turism. Din 1942, timp de 42 de ani, s-a aflat la manșa a zeci de aparate clasice și cu reacție, fără a avea vreun incident sau accident de zbor, fiind astfel unul dintre cei mai longevivi zburători români. Este instructorul, profesorul, comandantul celor mai mulți dintre generalii pe care i-a avut sau îi are aviația noastră militară, ca și al unor renumiți piloți de linie.

În plin război, s-a înscris în Școala Militară de Ofițeri de Aviație de la Cotroceni. Se distinge printre combatanții luptelor din zona Balomir-Vințu de Jos, pentru eliberarea nordului Transilvaniei de sub ocupația hitleristo-horthystă. Abia avansat sublocotenent, în 1946, este inclus, datorită calităților de pedagog și a temeinicelor deprinderi de zburător, în corpul instructorilor de zbor. Promoțiile viitorilor generali Ioan Tâu, Gheorghe Zărnescu, Gheorghe Gherghina, ca și ale altora dintre cei ce au urmat, au avut în Aurel Niculescu un adevărat model. Unii dintre ei i-au devenit, peste ani, șefi. Apoi, rolurile s-au schimbat. Înzestrat cu mult tact, principial și demn, cu un deosebit simț al datoriei și răspunderii, și-a câștigat, în ambele ipostaze, de șef sau subordonat, prețuirea și dragostea celor cu care a lucrat sau colaborat aproape o viață. Foarte exigent, dar drept, Niculescu știa să intre în inimile oamenilor.

În 11 ani, dobândind toate gradele la excepțional, a ajuns colonel. O altă performanță ce-și are fundamentarea în ardoarea, străduințele și dăruirea cu care și-a onorat îndatoririle.

Absolvent al Academiei Militare în 1952, deși până atunci nu ocupase funcții mai mari decât cea de comandant de patrulă, este numit șef de stat major al Diviziei 66 Aviație, cu baza la Craiova. În aceeași funcție se remarcă în următorii doi ani la Divizia de Asalt Brașov, pentru ca în 1955 să revină, de această dată în calitate de comandant, la marea unitate de aviație reactivă din capitala Olteniei. Avea 31 de ani! Se zbura intens, și sigur, zi și noapte, în toate regimentele, în frunte cu comandantul.

I-a fost dat Școlii Militare de Ofițeri de Aviație „Aurel Vlaicu" să trăiască, avându-l ca lider, timp de 10 ani, începând din 1960, poate cea mai fertilă perioadă din îndelungata-i existență. Sub comanda sa, a devenit Școală Militară Superioară de Aviație, absolvenților săi fiindu-le echivalate studiile, în urma unei Hotărâri de Guvern, cu cele ale absolvenților instituțiilor superioare de învățământ. S-a făcut, totodată, prin aceasta, alinierea cu cele mai moderne școli militare de aviație din lume.

Cine l-a avut comandant – nu-l va uita niciodată. După cum nu va uita exigența impusă, deopotrivă, calității studiului la clasă ori în exercițiile de zbor, marșurilor lungi și grele, la care era nelipsit, la ore târzii din noapte, cu teme tactice, în toiul iernii, ori în posturile de santinelă în bătaia viscolului sau a ploilor prelungite. Pentru ca viitorii ofițeri de aviație să știe să le facă foarte bine pe toate ce le vor avea de rezolvat în viață.

A format grupul de comandă al școlii cu cei mai buni pedagogi și instructori de zbor, cu lectori și profesori de înaltă competență, cărora le-a impus stilul său de muncă. Dinamic. Necruțător. Diabolic atunci când trebuia!

Este unul dintre rarii șefi de școală care, cu toată diversitatea procesului de învățământ pentru cele nouă tipuri de avioane, le-a zburat pe toate în mod frecvent, în toate condițiile permise pentru tipul de avion respectiv, ziua și noaptea, fapt ce i-a oferit avantajul de a controla personal în zbor calitatea pregătirii și metodei de predare a tuturor instructorilor, nivelul de instruire al elevilor.

Zbura – nota unul din subordonații săi – cu pasiunea vibrantă specifică elevilor, zbura la toți anii de învățământ, atât la viitorii ofițeri activi, cât și de rezervă, pe toate tipurile de avioane.Un împătimit al zborului, pe drept cuvânt, și, desigur, pentru aceasta, iubit de elevi, chiar dacă, uneori, la alarmele terestre îi ducea în salturi peste câmpul Ziliștei, până la apa Buzăului. Promovat în funcția de comandant al aviației miltare în 1970, corectează reglementările pe linie de zbor și tehnică, de la echipaj până în vârful piramidei. Pune de acord cursurile de pregătire în luptă pe avioane la fiecare categorie de aviație, în așa fel încât pregătirea absolvenților din școală, de la a cărei comandă venise, să aibă continuitate în unitățile de luptă, devenind astfel un proces unic de pregătire în zbor, cu scop precis de atins: valoarea ridicată a pregătirii pilotului pentru luptă, fapt confirmat ulterior prin clasificările la zbor ale piloților în număr ridicat.

Prin intervenții repetate și expuneri de motive întemeiate, obține aprobarea pentru reorganizarea Aviației Militare, ca entitate de sine stătătoare. Hotărât să îndrepte tot ce s-a greșit, reușește să redea Aviației Militare nu numai demnitatea ei ca armă, absolut necesară în acea perioadă, ci și revenirea la vechea uniformă și insigna tradiționale ale aviatorilor.

Generalul-maior Aurel Niculescu sărbătorit, în ianuarie 2004, la Statul Major al Forțelor Aeriene

Recunoscându-i-se îndelungata experiență, capacitate și competență în conceperea, organizarea și desfășurarea procesului de instruire și formare în zbor a luptătorilor aerieni, i s-a încredințat misiunea de a pune bazele învățământului de aviație în Angola, conform acordului între conducerile celor două țări, sarcină pe care a îndeplinit-o cu cinste în anii 1981-1982, în fruntea Grupului de Aviație Român „Sirius".

Mulți dintre piloții angolezi pe care i-a brevetat, inclusiv viitorul comandant al școlii de la Negaje, căpitanul Bogna d'Aco Contreras, i-au purtat peste ani o vie recunoștință. Unii dintre ei au ajuns în funcții de răspundere în aviația lor militară ori au trecut la aviația civilă.

Reîntors, în decembrie 1982, în țară, a fost reîncadrat în funcția de locțiitor al comandantului C.A.A.T pentru aviația de vânătoare, pentru ca la 1 august 1983 să fie pensionat.

După evenimentele din decembrie 1989, a fost avansat la gradul de general de divizie aeriană (r), din 1994 până în noiembrie 2000 fiind președinte al filialei A.R.P.I.A. București, iar actualmente – vicepreședinte al Asociației pe țară.

Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

ÎNCEPUTURILE ARTILERIEI ANTIAERIENE ÎN ROMÂNIA

Tun antiaerian cu tragere înceată, calibru 57mm, model 1891, adaptat în 1916 pentru trageri antiaeriene, prin montarea acestuia pe afetul românesc cu fălcele mobile, sistem "Negrei"

După apariţia aviaţiei pe câmpul de luptă, în războiul italo-turc din 1911–1912 şi cel din Balcani din 1912–1913, în misiuni de cercetare şi bombardare a trupelor, problema combaterii de la sol a mijloacelor de atac aerian s-a rezolvat în majoritatea ţărilor din Europa prin adaptarea tunurilor terestre pentru trageri antiaeriene. Această adaptare s-a realizat prin perfecţionarea pieselor, pentru a li se asigura un câmp mare de tragere în plan vertical, viteză mare de mişcare unghiulară şi aparatură de ochire şi de calcul pentru rezolvarea problemei întâlnirii în spaţiu a proiectilului cu avionul.

Apariţia primelor subunităţi de apărare contra aeronavelor – de artilerie şi mitraliere, de proiectoare, de observare îndepărtată şi de aviaţie de vânătoare – constituie, de fapt, începutul apărării antiaeriene. De atunci, această armă a cunoscut numeroase schimbări, strâns legate de continua perfecţionare a mijloacelor de atac aerian.

Înainte de primul război mondial, apărarea antiaeriană era aproape inexistentă, dar pe măsură ce aviaţia îşi punea în valoare calităţile, apărarea antiaeriană se constituia şi ea într-un sistem de reacţie tot mai eficace.

Iminenţa intrării României în război, ca şi evoluţia întrebuinţării aviaţiei în acţiuni militare au făcut ca, în pas cu preocupările existente în armatele altor state din Europa, specialiştii militari români să înceapă studiul posibilităţilor de realizare prin forţe proprii a unor mijloace de apărare a obiectivelor, trupelor şi populaţiei împotriva loviturilor executate din aer.

Printre măsurile stabilite în documentele de concepţie elaborate la nivelul Marelui Stat Major în cursul anului 1914 s-au numărat şi cele privitoare la apărarea antiaeriană. Astfel, la 22 decembrie 1914, s-a încheiat un contract cu firma italiană "Vickersterni Spezia" pentru importul a patru tunuri antiaeriane de 75 mm tip "Deport". Din cauza războiului, tunurile au fost expediate abia la 9 iulie 1916 şi primite de armata română la începutul lunii august a aceluiaşi an.

Pentru asigurarea muniţiei necesare acestor tunuri, la 15 ianuarie 1915, s-a semnat un alt contract, tot cu o firmă italiană ("Societatea Perla Fabricazione de Prietteli – Torino"), dar care, tot din cauza războiului, nu a fost onorat decât parţial. Măsura procurării din străinătate a tunurilor antiaeriene se regăseşte şi în "Convenţia româno-franceză pentru import tehnică militară", încheiată la 18/21 martie 1915, document în care erau incluse şi tunuri antiaeriene calibru 75 mm "Puteaux". Din păcate, şi aceste tunuri, în număr de 12, au ajuns la destinaţie după intrarea României în război.

Tun antiaerian improvizat, calibru 75mm, model 1911, sistem "Deport"

Concomitent cu demersurile întreprinse la diferiţi furnizori străini, pentru asigurarea tunurilor şi muniţiei necesare organizării apărării antiaeriene a diferitelor obiective, specialiştii militari români au încercat să prevină lipsa acestor mijloace prin adoptarea a două categorii de soluţii:

- întrebuinţarea unor tunuri terestre pentru misiuni antiaeriene în limita posibilităţilor determinate de caracteristicile tehnico-tactice, fără apelarea la modificări constructive;
- transformarea şi adaptarea tunurilor terestre, prin executarea unor modificări în scopul obţinerii unor parametri specifici tirului antiaerian. Ambele soluţii au fost aplicate şi în alte state europene.

Problemele legate de transformarea şi adaptarea acestor tunuri pentru trageri antiaeriene nu au fost nici simple, nici lipsite de neprevăzut. Nu existau nici o bază materială adecvată şi nici o experienţă în domeniu. Au existat, însă, voinţă şi deplină încredere în reuşită.

Pentru executarea modificărilor la tunurile de 75 mm Md. 1880, misiunea a fost încredinţată Arsenalului Armatei, iar pentru cele de 57 mm, **coloneilor Ştefan Burileanu** şi **Gabriel Negrei,** doi eminenţi tehnicieni, care pot fi consideraţi adevăraţii pionieri ai artileriei antiaeriene româneşti.

În urma studiilor întreprinse de coloneii Ştefan Burileanu şi Gabriel Negrei a fost transformat tunul de cetate calibru 57 mm în tun antiaerian cu tragere repede; 72 piese au fost amenajate de colonelul Negrei pe afet cu fălcele demontabile, fiind folosite ca materiale mobile, şi 20 piese de colonelul Burileanu, pe un pivot de bord cu frână de tragere. Tunul era bine amenajat pentru tragerile antiaeriene, însă avea o bătaie prea mică şi un proiectil puţin eficace. Ulterior, în 1916, colonelul Burileanu a proiectat şi realizat pentru acest tun un focos cu o durată mare de ardere, care a fost întrebuinţat cu succes în tragerile executate în vara anului 1917, când au fost doborâte câteva avioane germane la Mărăşeşti, Bârlad şi Piatra Neamţ.

O dată găsită soluţia pentru asigurarea armatei cu tunuri antiaeriene, Marele Stat Major a luat măsuri ca în "Planul de mobilizare a armatei pentru perioada 1916–1917", intrat în vigoare la 1 martie 1916, să fie cuprinse structura organizatorică a apărării antiaeriene şi efectivele necesare.

Din analizele efectuate, s-a apreciat că, din cele 193 tunuri prevăzute a fi puse la dispoziţia apărării contra aeronavelor (16 din import şi 177 adaptate), un număr de 113 ar putea fi practic asigurate în următoarele 6 luni, deci până în august, cantitate reţinută în planul de

mobilizare şi anexele acestuia.

În baza acestei estimări, în conţinutul aceluiaşi plan a fost înscris şi încadrat cu ofiţeri şi trupe "Serviciul Apărării Capitalei Contra Aeroplanelor", prima structură organizatorică de profil din Armata Română.

Din păcate, la intrarea României în război, o parte dintre tunurile prevăzute în plan nu au putut fi puse la dispoziţie. În plus, procesul de adaptare şi de realizare a platformelor de tragere a fost mult mai anevoios decât se aştepta. Primele tunuri şi platforme de trageri antiaeriene au fost gata abia în lunile aprilie şi mai 1916 şi au fost întrebuinţate pentru instruirea efectivelor.

Trebuie subliniat faptul că, în acea perioadă, în Armata Română nu existau specialitatea "artilerie antiaeriană" şi nici învăţământ de profil. Primele forme de organizare a pregătirii efectivelor au apărut concomitent cu activităţile de realizare a tunurilor. La 15 aprilie 1916, Marele Stat Major hotăra înfiinţarea unei "Şcoli de tragere cu tunul antiaerian calibru 75 mm", mai întâi în garnizoana "Mihai Bravu", apoi la Turtucaia, iar la 23 iunie 1916, în Bucureşti, pentru tunurile de 57 mm sistem Burileanu şi Negrei.

În 13 iunie 1916, **generalul de divizie Mihail Boteanu,** comandantul Cetăţii Bucureşti, propune Marelui Stat Major ca, pe măsura dotării cu tunuri antiaeriene, să fie apărate antiaerian un număr de 17 obiective din ţară şi 7 în zona de operaţii care se va crea la mobilizare. Capitala ţării constituia un obiectiv separat.

Înainte de intrarea României în război, apărarea antiaeriană a Capitalei a fost încredinţată "Serviciului apărării Capitalei contra atacurilor aeriene", condus de căpitanul Gheorghe Ciurea. Acest serviciu făcea parte din Comandamentul Cetăţii Bucureşti, subordonat Corpului 2 Armată.

Simţindu-se nevoia unei comenzi şi răspunderi unice pentru apărarea antiaeriană, în ziua de 15 august 1916 a luat fiinţă prima unitate, denumită **"Corpul Apărării Antiaeriene",** în compunerea căreia – pentru apărarea Bucureştiului – erau 6 baterii a câte 4 tunuri de calibru 75 mm, 8 secţii de mitraliere, 12 secţii de proiectoare de 90 cm şi 22 posturi de observare. Pentru observarea îndepărtată şi înştiinţare erau 22 posturi (a câte 8 militari) dispuse la 50-60 km în jurul Capitalei la: Putineiu, Frăţeşti, Toporu, Drăgăneşti, Prundu, Greaca, Hotarele, Goştinari, Budeşti, Comana, Călugăreni, Bila, Letca Nouă, Vida-Cartojani, Clejani, Crevedia, Sohatu, Pîrlita, Titu, Bilciureşti, Ţigăneşti, Moviliţa. În afara acestora mai exista o reţea de informare prin prefecturile capitalelor de judeţ. Toate posturile erau dotate cu mijloace telefonice necesare înştiinţării asupra direcţiei avioanelor inamice, încă de la trecerea frontierei.

Pentru apărarea antiaeriană a depozitului de muniţii de la Lăculeţe, a depozitelor de armament din Târgovişte şi Teiş, a podului de la Cernavodă şi a fabricii de pulbere de la Dudeşti, Corpul Apărării Antiaeriene a fost întărit cu 16 tunuri calibru 75 mm Md.1880, 6 tunuri calibru 57 mm "Negrei", 1 tun calibru 57 mm "Burileanu" şi 8 mitraliere.

Muniţia asigurată pentru aceste tunuri se cifra la 560 lovituri pentru fiecare gură de foc de 75 mm şi câte 300 lovituri pentru cea de 57 mm.

La aceste mijloace terestre, amenajate pentru trageri antiaeriene, aveau să li se adauge, în prima zi de război, o baterie de tunuri antiaeriene (două secţii a câte două piese fiecare), calibru 75 mm "Deport" din Italia şi încă două tunuri de 75 mm Md. 1915 din Franţa.

Ulterior, pe măsura extinderii atacurilor aviaţiei inamice, numărul de obiective apărate de artileria antiaeriană a crescut treptat, ajungând, în anul 1917, la 26. Printre acestea se aflau, în afara celor menţionate mai sus, Atelierele C.F.R. Paşcani, oraşele Iaşi, Galaţi, Brăila.

Tun antiaerian improvizat cu tragere repede, calibru 57mm, model 1888, adaptat în 1916 pentru trageri antiaeriene prin montarea pe afetul românesc sistem "Burileanu"

(va urma)

Locotenent
MIRCEA BARAC

Bibliografie:

General-colonel (r.) dr. Vasile Cutoiu, "Istoria Apărării Antiaeriene a Teritoriului României";

General de corp de armată (r.) Vasile Bărboi, General de brigadă (r.) Titus Popescu, General de brigadă (r.) Eugen Teodorescu, Locotenent-colonel Visarion Neagoe, "Istoria Artileriei şi Rachetelor Antiaeriene Române"

General de divizie dr. Mihai Iliescu, "Apărarea spaţiului aerian al României la începutul secolului XXI";

Oraşul Bucureşti a fost a treia capitală europeană atacată de aviaţia germană în primul război mondial (după Paris şi Londra). Momentul respectiv a fost consemnat de publicaţia "Universul" din 16 august 1916 sub titlul

"PRIMA VIZITĂ"

în cara se spune: "Duşmanii noştri s-au grăbit să ne viziteze. Neputând călca graniţa pe pământ au trecut-o prin văzduh; şi aşa, astă noapte, furişându-se, un Zeppelin s-a încumetat să zboare deasupra Capitalei. A fost primit cu toată cinstea cuvenită: reflectoarele l-au pus în vederea tunurilor şi mitralierelor, care au tras salve şi împreună cu aeroplanele noastre l-au fugărit, aşa încât după ce a încercat să facă stricăciuni a fugit. Ura!" Aceastea sunt prima acţiune şi primul succes ale abia înfiinţatei apărări antiaeriene din Armata României.

Nota autorului:
Fotografiile au fost asigurate de Muzeul Militar Naţional

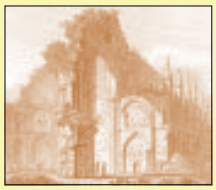
PREDECESORII

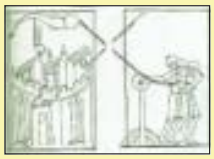
3500 î.Ch.
Regele Etna al Babiloniei este înfățișat pe o monedă, zburând pe spatele unui vultur.

2500 î.Ch.
Auca, unul dintre întemeietorii imperiului incaș, "avea aripi și putea zbura".

1000 î.Ch.
Chinezii au inventat zmee pentru cercetarea câmpului de luptă.

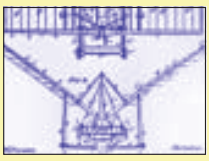
1010
Oliver Malmesbury, călugăr benedectin, a fost primul om care a zburat cu ajutorul aripilor. El a sărit din turnul abației Malmesbury (Franța) și a planat 50 de metri, înainte de a cădea, rupându-și picioarele.





1300
Marco Polo a consemnat zborul unor oameni cu ajutorul zmeelor, în China.

1500
Leonardo da Vinci a proiectat prima mașinărie de zbor, folosind drept model aripile păsărilor.



1536
Denis Bolar (Franța) a încercat să zboare folosind un mecanism cu aripi batante. Nu a supraviețuit tentativei.

1600
Hezarfen Ahmet Celebi a fost primul om care a aterizat teafăr după ce a planat o anumită distanță, sărind dintr-un turn, în Galata (Turcia).

1678
Un lăcătuș din Franța, pe nume **Besnier**, a încercat să zboare cu niște aripi construite după modelul piciorului de rață. Din fericire, a supraviețuit tentativei.

1709
Preotul **Bartolomeu Laurenço de Gusmao** a prezentat regelui John al V-lea un model de balon cu aer cald.

1783
Primul balon cu aer cald, construit de **frații Montgolfier,** s-a înălțat, la Paris, având la bord trei pasageri: un cocoș, o rață și o oaie.
Câteva luni mai târziu, **Jean-François Pilâtre de Rozier** și **François Laurent** s-au înălțat 25 de metri cu ajutorul unui balon al fraților Montgolfier.
Jacques Alexandre Cesar Charles a zburat, singur, într-un balon cu aer cald, parcurgând 36 de kilometri, la o altitudine de 3.500 de metri.

1784
Joseph Montgolfier (Franța) a transportat la bordul propriului balon șase pasageri.

1785
Jean Pierre Blanchard și **John Jeffries** (Franța) au realizat prima traversare a Canalului Mânecii, cu ajutorul unui balon cu hidrogen. Călătoria a durat două ore și jumătate.

1797
Andre Jacques Garnerin (Franța) a fost primul parașutist din istoria omenirii, sărind dintr-un balon aflat la o altitudine de 600 de metri.

1804
Sir George Cayley (Marea Britanie) a construit și zburat primul model de planor din istoria aviației mondiale.

1809
Marie Madeleine Sophie Blanchard a fost prima jertfă feminină a pasiunii pentru zbor. A zburat la bordul unui balon cu hidrogen, care a explodat.

1852
Henri Giffard (Franța) a zburat primul dirijabil propulsat de un motor cu aburi.

PROVOCARE!

Concurs – "Eşti în top, deci exişti!"

Un concurs? La ce bun?!

Poate, pentru a demonstra…
….şefilor dumneavoastră că au făcut o alegere înţeleaptă atunci când v-au promovat;
….colegilor dumneavoastră că au un partener pe care se pot baza;
….subordonaţilor dumneavoastră că urmează un conducător de încredere;
….propriei dumneavoastră persoane că sunteţi un manager competitiv.

În atenţia liderilor desăvârşiţi, care sunt atât de buni încât nu trebuie să mai demonstreze nimănui nimic:

Ştiaţi că…

cei mai buni lideri

... sunt bărbaţi;
... nu fac greşeli;
... râd foarte rar;
... nu renunţă niciodată;
... urmează întotdeauna procedurile;
... nu îşi asumă riscuri.

Ei, bine…

… dacă ştiaţi toate aceste lucruri, înţelegem opţiunea dumneavoastră de a nu participa la concursul nostru. Vă informăm însă că aţi putea descoperi lucruri interesante citind această rubrică.

Aş putea participa?

Suntem datori să anunţăm încă de la început că acest concurs este unul exclusivist.

Puteţi participa numai dacă sunteţi militar sau salariat civil în cadrul Forţelor Aeriene ale României.

Regulamentul concursului

Începând cu ediţia viitoare a revistei noastre, vă propunem spre rezolvare câte o problemă de management, punând la dispoziţia dumneavoastră informaţiile necesare elaborării răspunsului. Vor intra în top cei care vor răspunde corect la cele mai multe probleme propuse.

PE LOCURI…

Cine a inventat managementul?
Egiptenii – când au construit marile piramide?
Alexandru cel Mare – când a angajat personal pentru coordonarea activităţilor în campaniile sale militare?
Imperiul Roman – când a creat o structură organizaţională care a facilitat comunicaţiile şi controlul?
Nimeni nu ştie. Important este că ne întrebăm.

Ce fac liderii?

Liderii…

... acţionează;
... planifică;
... organizează;
... coordonează;
... antrenează;
... motivează;
... evaluează;
... construiesc şi distrug;
... recunosc când greşesc;
... reuşesc;
... râd.

…FIŢI GATA…

Primul mit al managementului este că există.

***

Nu întotdeauna ştim cine are dreptate. Ştim, în schimb, cine-i şeful.

***

– De ce nu îşi iau toţi managerii concediu în acelaşi timp?
– Să nu se constate că organizaţia funcţionează şi fără ei.

SUNTEŢI GATA?

E bine. Nu pierdeţi ediţia următoare a revistei "Cer Senin"

Rubrică realizată de
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Paştele este marea noastră sărbătoare, mai presus de orice sărbătoare. Praznicul cel mai înalt.

Sărbătoarea Învierii Domnului nostru Iisus Hristos este sărbătoarea bucuriei. Dar nu a celor artificiale, pe care ni le făurim noi înşine. Adevărata bucurie este de a-L simţi şi urma pe Creator. Primul cuvânt pe care Domnul Iisus Hristos L-a spus după Învierea Sa a fost: "bucuraţi-vă!" Ultimul duşman, moartea noastră sufletească şi trupească, fusese biruit.

"Unitatea dintre moarte şi înviere – scria regretatul părinte Constantin Galeriu în <<Jertfă şi răscumpărare>>" – nu poate fi sesizată decât prin înţelegerea profundă a jertfei. Moartea lui Hristos este o Jertfă (...) nu numai ca plată sau pedeapsă, ci Jertfa celui drept şi liber de păcat".

Iisus încheia supliciul pe cruce cu cuvintele: "săvârşitu-s-a". Era săvârşită o operă şi sfârşită o lume veche, pentru dobândirea unei vieţi noi. Triumful vieţii în Hristos nu e reînviere, spunea acelaşi mare teolog şi duhovnic, ci înviere, e răscumpărare şi înnoire totodată.

Învierea e o revelaţie ce dă o nouă existenţă şi o nouă faţă firii noastre. Deşi este o iniţiativă şi un act divin, se săvârşeşte în noi, căci nu Dumnezeu are nevoie să învieze.

Într-o predică ţinută în duminica Sfintelor Paşti, părintele Boris Răduleanu reţinea atenţia asupra unui adevăr, care nu trebuie să supere pe nimeni, potrivit căruia noi nu neam însuşit, încă, până la capăt, conţinutul acestei sărbători, poate nu vedem încă suficient de profund ce s-a întâmplat în istoria noastră, în viaţa noastră personală, în cosmosul întreg. Dar chiar şi în această situaţie, noi ne bucurăm. O facem instinctiv, prăznuim mai mult prin tradiţie, dar nu destul prin trăire. Fără doar şi poate, n-am ajuns încă să trăim cu adevărat Învierea Domnului nostru Iisus Hristos. El este Răscumpărătorul.

Prin Învierea Sa, Dumnezeu – Om fiind, care ne-a cuprins pe toţi în Sine –, Iisus Hristos a făcut posibilă învierea tuturor. El este începătorul învierii noastre, Care a eliberat sufletele din locuinţa morţilor şi a deschis, cu atâta iubire, şi în urma unor patimi de nedescris, raiul pentru toţi. Cum, în ce fel, nu putem pătrunde decât numai prin credinţă.

Sfântul Apostol Pavel spunea: "Dacă nu este credinţă în Înviere, dacă nu cred că sufletul meu îşi continuă viaţa dincolo, atunci zadarnică este credinţa mea şi viaţa mea". Am putea adăuga, zadarnică este şi cultura, şi tehnica, şi ştiinţa.

În sfânta noastră biserică auzim adesea că atunci când omul se desface în pământul din care a fost alcătuit, sufletul său merge mai departe şi va veni vremea – ştiută numai de Dumnezeu – când el se va întâlni cu trupul său transfigurat. Noi nu mai murim ca nişte osândiţi pe vecie, ci în aşteptarea Învierii de obşte. "Învierea lui Iisus – ne încredinţa părintele Răduleanu – ne dăruieşte certitudinea că viaţa va continua şi va fi mai plină de sens în marele Creator. Învierea Domnului, pe care o prăznuim de fiecare dată cu aceeaşi emoţie, este pentru noi mai mult decât o sărbătoare, este Bucuria de a cunoaşte viaţa de veci, prin Hristos şi împreună cu El".

Lumina redobândită mereu şi mereu de Înviere, s-o răspândim cu dragoste şi credinţă în jurul nostru. Aşa cum radiază un far în întuneric, aşa să radieze şi de la noi pacea, liniştea şi bucuria.

"Voi toţi, ce-aţi plâns în întuneric,
Şi nimeni nu v-a mângâiat,
Din lunga voastră-ngenunchiere
Sculaţi... Hristos a înviat!"

ALEXANDRU VLAHUŢĂ

"Prin pomi e ciripit şi cânt,
Văzduhu-i plin de roşu soare
Şi sălciile-n albă floare –
E pace-n cer şi pe pământ.
– Răsuflul cald al primăverii
Adus-a zilele-nvierii".

GEORGE COŞBUC

"Christos a înviat din morţi,
Cu cetele sfinte,
Cu moartea pre moarte călcând-o,
Lumina ducând-o
Celor din morminte!"

MIHAI EMINESCU

"Svârliţi dar hainele cernite,
Căci sufletul s-a luminat,
Aprindeţi torţe-mpodobite
Cântaţi <<Cristos a înviat!>>"

DIMITRIE NANU

"Îndură-te, Iisuse, în noaptea învierii,
Şi fă ca din prinosul aprinselor făclii
Să fie luminaţi,
Şi-acei care-au fost jertfa ispitelor pustii,
Şi-acei care hulit-au pe cei nevinovaţi
Căci cu ei toţi, stăpâne,
Prin tine suntem fraţi".

ELENA FARAGO

"Şi ochii tăi cei blânzi se înnoptară,
Şi gura ta s-a-nvineţit de chin,
Şi duhul tău, ce nu putea să moară,
A smuls din trup suspin după suspin…

Cum a putut să stee laolaltă
Atâta chin şi-atâta bunătate?
Se rătăceşte mintea şi nu poate
Să te urmeze-n lumea ta înaltă…

Atât de mult vei auzi jelire
Şi rana ta va sângera mereu –
Îmblânzitor de oameni prin iubire,
Tu ţi-ai ales destinul cel mai greu!

…Dar, când vei smulge-ntreaga omenire
Din somnul lung al greului răbdat,
Când nu va fi nici chin, nici rătăcire,
Atunce Tu zâmbi-vei împăcat."

PANAIT CERNA

"Paştile Domnului cele mari, cele sfinte,
Paştile întru Care ne-ai fost botezat –
Învaţă-ne bucuria învierii Tale, Cuvinte,
Deşi va fi greu, deşi izvorul ei pare secat.

Ai grijă când ne treci de la moarte la viaţă
Că ni-i sufletul tot numai rană
Şi încă simţim răsuflarea ieslei de gheaţă
Din soarta noastră răsăriteană.

Rugămu-ne ţie Maică Fecioară
Pune cuvânt la Mieluşelul iubit
Să nu rămânem la uşa împărătească, afară,
Că ai Lui sunt şi degeraţii din Răsărit.

Şi iată strigăm: Toarnă, Doamne, peste răni Învierea
Omorând moartea din trupul nostru vânat
Şi lăudată fie pururi cea dulce ca mierea
Maica lui Emanuel. Hristos a-nviat!"

DAN VERONA

"În noapte, în jurul bisericii
cu făclii galbene ca mierea
în mâinile încremenite, ne roteam
odată cu pământul aşteptând învierea"

ILEANA MĂLĂNCIOIU

AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ

■ Actul de naştere al autorităţii aeronautice în România îl constituie Decretul nr. 2705 din 26 iunie 1920, publicat în Monitorul Oficial nr. 67 din 1920, printre atribuţiile noii entităţi numărându-se: îndeplinirea tuturor obligaţiilor decurgând din convenţiile internaţionale privind navigaţia aeriană; reglementarea întregii navigaţii aeriene; exploatarea, ca for tutelar, a tuturor liniilor de navigaţie aeriană aparţinând statului (cu excepţia aviaţiei militare).

■ La 5 iunie 1932 a fost promulgat, prin decretul nr. 1890/1932, primul act normativ cu valoare juridică: **Legea de organizare a Aeronauticii şi de înfiinţare a Subsecretariatului de Stat al Aerului,** din care făcea parte şi **Direcţia Aviaţiei Civile.** Această lege avea să funcţioneze până în 1953, când a fost înlocuită cu **Codul Aerian,** aprobat prin Decretul nr. 516, din 5 decembrie 1953. Prevederile Codului au fost aliniate la cerinţele rezultând din convenţiile internaţionale ale aviaţiei civile postbelice. În conformitate cu acestea, Autorităţii Aeronautice din România îi revenea, în principal, atribuţia de a "reglementa, coordona şi controla întreaga activitate aeronautică din aer şi de pe sol, în spaţiul de circulaţie aeriană".

■ În anul 1965 România a aderat la **Convenţia privind Aviaţia Civilă Internaţională (ICAO),** încheiată la 7 decembrie 1944, la Chicago, devenind stat contractant ICAO (Decretul nr. 194, din 24 aprilie 1965).

■ În anul 1991, România s-a alăturat statelor membre ale **Conferinţei Europene de Aviaţie Civilă (ECAC),** organizaţie interguvernamentală care are ca obiectiv promovarea dezvoltării continue a siguranţei zborului, precum şi a unui sistem de transport aerian european eficient, întreaga activitate a Autorităţii Aeronautice Civile având ca scop armonizarea politicii şi practicilor sale cu cele ale statelor membre.

■ Doi ani mai târziu, în 1993, autoritatea aeronautică naţională, alături de autorităţile aeronautice din Cehia, Slovenia şi Ungaria, a semnat, în numele României, un **Memorandum de Înţelegere** pentru alegerea prin rotaţie în Consiliul ICAO a ţărilor pe care acesta le reprezintă. Ca urmare, **în perioada 1996 –1998, România a fost aleasă în Consiliul ICAO.**

■ Începând din 1996, România devine membru al **EUROCONTROL,** prin aderarea la "Convenţia internaţională privind cooperarea pentru siguranţa navigaţiei aeriene" şi la "Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană.

■ Regia autonomă Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în forma în care-şi desfăşoară activitatea în prezent, a fost înfiinţată prin **Hotărârea de Guvern nr. 405/12.08.1993.** La art. 2 al acestui act normativ se stipulează că: "Autoritatea Aeronautică Civilă Română are ca obiect de activitate asigurarea aplicării reglementărilor aeronautice naţionale şi supravegherea respectării lor de către persoanele juridice şi fizice, române sau străine, care desfăşoară activităţi aeronautice civile ori proiectează sau execută produse pentru aviaţia civilă pe teritoriul României, precum şi executarea prevederilor rezultând din înţelegerile şi acordurile aeronautice internaţionale la care statul român este parte".

■ Autoritatea Aeronautică Civilă Română are personalitate juridică, are sediul în Bucureşti, Şoseaua Bucureşti–Ploieşti nr. 38–40, şi funcţionează ca regie autonomă de interes public naţional, pe bază de gestiune economică şi autonomie financiară. Ea îşi desfăşoară activitatea în conformitate cu prevederile Legii Transporturilor, Codului Aerian, hotărârilor şi ordonanţelor guvernamentale, ordinelor ministerului de resort, deciziilor directorului general, precum şi reglementărilor specifice în vigoare.

■ Domeniul de activitate al Autorităţii Aeronautice Civile Române acoperă aspectele regulatorii pentru punerea în aplicare şi respectarea cerinţelor standardelor, reglementărilor, procedurilor şi normelor privind administrarea spaţiului aerian român, licenţierea personalului aeronautic, efectuarea operaţiilor aeriene, asigurarea şi menţinerea continuităţii navigabilităţii, desfăşurarea operaţiunilor de navigaţie aeriană şi a celor aeropurtate.

■ Autoritatea Aeronautică Civilă Română, prin delegare de competenţă acordată de Ministerul Transporturilor, Construcţiilor şi Turismului, este **organismul tehnic specializat** al acestuia şi are următoarele atribuţii principale:

1. Elaborarea proiectelor de reglementări, punerea în aplicare şi asigurarea respectării reglementărilor aeronautice civile naţionale;
2. Licenţierea personalului aeronautic civil;
3. Certificarea aeronavelor, produselor şi pieselor asociate destinate aeronauticii civile;
4. Înmatricularea aeronavelor civile, inspecţia şi controlul acestora;
5. Evaluarea, autorizarea şi supravegherea organizaţiilor care desfăşoară activităţi aeronautice civile în România.
6. Reglementarea şi supravegherea siguranţei operaţiunilor în domeniul managementului traficului aerian;
7. Analizarea şi avizarea documentaţiei tehnice în cazul proiectelor sau programelor de dezvoltare/modernizare pentru aeroporturile naţionale, ale proiectelor de standarde şi reglementări în domeniile aerodromurilor/aeroporturilor şi conexe, precum şi a condiţiilor de aplicare a acestora;
8. Asigurarea respectării prevederilor rezultând din înţelegerile şi acordurile aeronautice la care România este parte.

■ Obiectivele strategice ale Autorităţii Aeronautice Civile Române, aliniate la "Strategia aviaţiei civile 2001+", se referă la:

◆ transpunerea în legislaţia naţională, implementarea, aplicarea şi respectarea reglementărilor emise de Autorităţile Aeronautice Civile Reunite (Joint Aviation Authorities – JAA), organism tehnic specializat, asociat Conferinţei Europene pentru Aviaţia Civilă (ECAC);

◆ asigurarea şi menţinerea la nivel european a standardelor de siguranţă în aviaţia civilă română;

◆ aderarea la structurile Agenţiei Europene pentru Siguranţa Aviaţiei (EASA);

◆ atragerea în structura Autorităţii Aeronautice Civile Române a personalului cu cea mai înaltă calificare şi experienţă profesională în domeniul aeronautic.

■ Potrivit standardelor stabilite de organismele aeronautice internaţionale la care România este parte – ICAO, ECAC, JAA, EUROCONTROL –, Autoritatea Aeronautică Civilă Română urmăreşte:

◆ asigurarea şi menţinerea standardelor de siguranţă în aviaţia civilă română la nivel european şi internaţional;

◆ continuarea demersurilor în vederea finalizării procesului de integrare sectorială în structurile aeronautice europene;

◆ armonizarea legislaţiei aeronautice naţionale cu cea europeană şi internaţională, în scopul creării unui mediu optim pentru liberul acces al produselor şi serviciilor româneşti, inclusiv al personalului, pe piaţa europeană;

◆ susţinerea României în eforturile sale de integrare în structurile Comunităţii Europene şi cele ale Organizaţiei Tratatului Atlanticului de Nord.

*Colectivul redac]iei "**CER SENIN**" mul]ume[te, [i pe aceast] cale, Autorit]ii Aeronautice Rom]ne pentru sponsorizarea activit]ilor prilejuite de \mplinirea a 5 ani de la apari]ia publica]iei noastre.*

Iatã-ne, dragi cititori, în momentul unei schimbări fundamentale a structurii, conţinutului şi înfăţişării publicaţiei ***"CER SENIN"***.

Este un lucru deosebit. Este, de fapt, un nou început. Este, pentru realizatorii ei, startul într-o zonã mai amplã, mai complexã şi, tocmai de aceea, mai interesantã, mai incitantã.

Fericitã coincidenţã, trecerea publicaţiei ***"CER SENIN"*** de la formatul de gazetã la cel de revistã are loc imediat dupã ce România, Armata României au devenit oficial parte a NATO. Acest lucru ne obligã şi mai mult, ne stimulează, ne determinã sã abordăm domenii noi, în modalitãţi jurnalistice moderne, atractive.

Înainte de toate am gândit revista ca o cale de informare, ca un mijloc de comunicare între oameni, între cei care, pe trepte ierarhice diferite sau similare se aflã în posturile datoriei.

Grija noastrã cea dintâi va fi respectul faţã de om, faţã de adevãr, faţã de realitate. În contextul nou creat de faptul cã Forţele Aeriene ale României sunt parte a NATO, vom încerca sã abordãm aceastã stare de fapt ineditã cu tot ceea ce înseamnã, cu tot ceea ce presupune ea; cu noile preocupări, cu noile provocări.

Suntem, de asemenea, hotărâţi sã înfăţişăm lucruri relevante despre forţele aeriene ale celorlalte armate din NATO, şi nu numai, despre modul de instruire, despre dotarea lor.

Intenţionăm sã demonstrăm importanţa în continuã creştere a categoriei noastre de forţe, sã nutrim spiritul de corp, conştiinţa apartenenţei la un domeniu unic, de elitã, cu o istorie consistentã şi un viitor dinamic.

Ocupându-ne de prezent şi viitor, nu vom uita trecutul, una din preocupările noastre fiind realizarea, în coordonatele sale reprezentative, a Istoriei Forţelor Aeriene ale României.

Veţi gãsi în paginile revistei ***"CER SENIN"*** subiectele cele mai diferite, dar în principal, preocuparea redacţiei va fi aceea de a vã reţine atenţia cu problemele importante ale categoriei noastre de forţe armate: îndeplinirea misiunilor de luptã, instrucţia şi educaţia, pregãtirea pentru luptã, înzestrarea cu tehnicã şi armament, participarea la trageri reale şi aplicaţii, continuarea reformei şi procesul de integrare în structurile similare ale NATO.

Aşa cum probabil aţi constatat stimaţi cititori, ţineţi în mânã o revistã-magazin, cu o tematicã delimitatã, dar nu restrictivã, o revistã cu informaţii variate şi numeroase, o revistã care rãmâne fidelã unui stil publicistic permeabil, clar, echilibrat.

Suntem convinşi cã aceastã primã ediţie în format nou a revistei ***"CER SENIN"*** are şi stângãcii, poate şi erori, inevitabile (pânã la un punct) pentru un nou început. Vã asigurãm cã în ediţiile urmãtoare acestea vor dispãrea, iar publicaţia noastrã va deveni un element de continuitate în presa aeronauticã românească şi o prezenţã distinctã în peisajul presei militare actuale din ţara noastrã.

DUMITRU AMARIEI
redactor-şef al revistei ***"CER SENIN"***

715
715